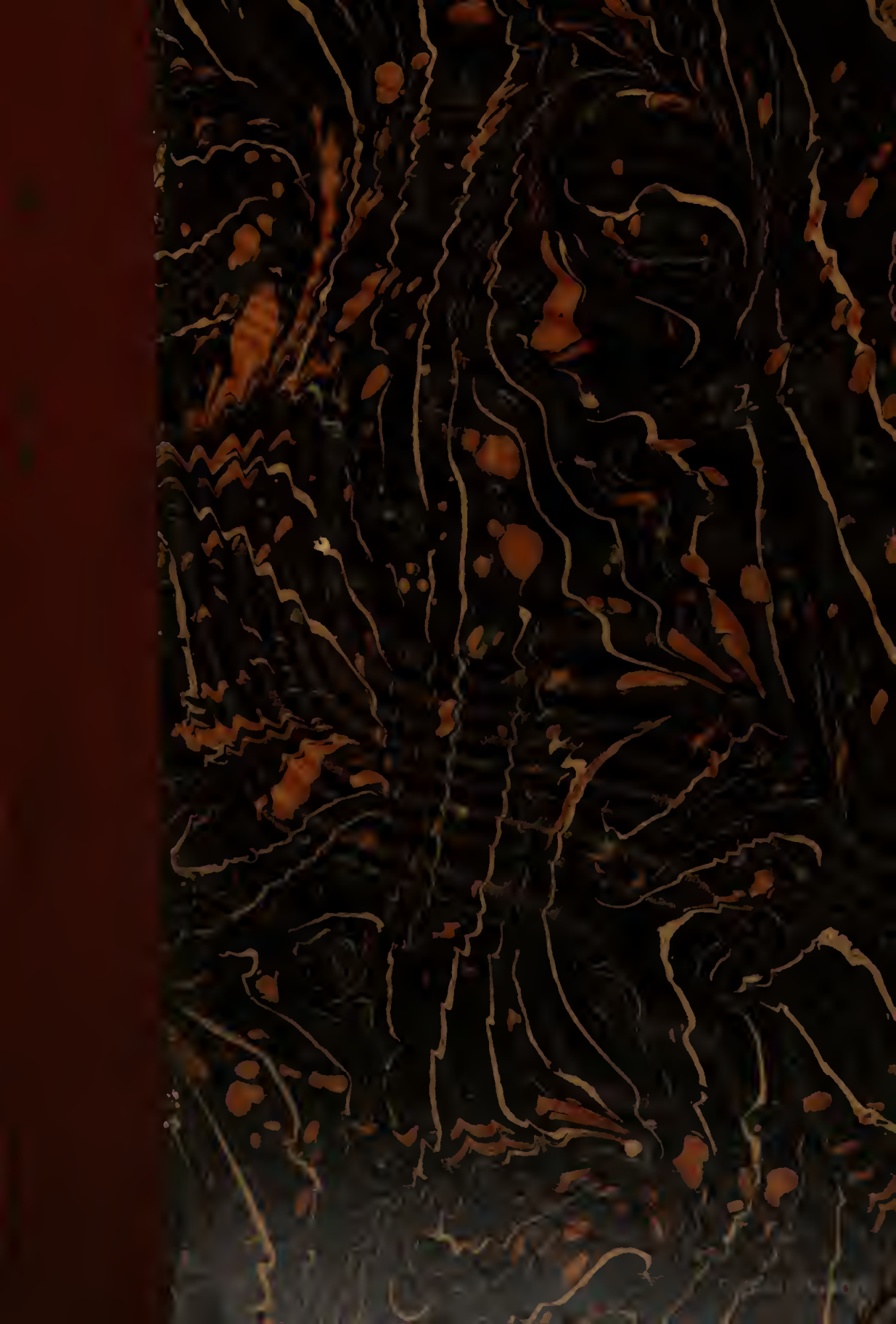


Library
of the
University of Wisconsin

Digitized by Google

Das Mittelmeer,

ſeine

Stellung in der Weltgeſchichte

und ſeine

hiſtoriſche Rolle im Seeweſen.

Das Mittelmeer,

ſeine

Stellung in der Weltgeſchichte

und ſeine

hiſtoriſche Rolle im Seeweſen.

Skizze

von

Eduard Graf Wilczek.

Wien.
Verlag von Carl Konegen.
1895.

Alle Rechte vorbehalten.

K. und k. Hofbuchdrucker Fr. Winiker & Schickardt, Brünn.

93652
FEB 26 1905
HK
.4W64

Vorwort.

Sowohl die etwas ungewöhnliche Form, in welcher die nachfolgenden Zeilen vor die Öffentlichkeit treten, als auch deren, von der breiten Heerstraße historischer Darstellung abweichender Inhalt lassen es nöthig erscheinen, denselben ein kurzes Wort der Erläuterung, wenn man will der Rechtfertigung, voranzusenden. Allerdings sollte ein jedes Werk, das sich aus dem Zwielicht der bescheidenen Studierstube an den hellen Tag zu treten herausnimmt und somit das Urtheil sachverständiger Kritik herausfordert, die Rechtfertigung in sich selbst tragen; es sollte nicht darauf angewiesen sein, mittelst vorwörtlicher captatio benevolentiae an den erhofften Leserkreis zu appellieren, sondern sollte durch das Gebotene selbst dessen Beifall, oder doch mindestens die Anerkennung der Daseinsberechtigung erringen. Allein selbst letzteres ist bei der Überfülle literarischer Production, mit welcher der Markt überschwemmt und das Lesebedürfnis des Publicums übersättigt wird, eine schwierige, wenn nicht geradezu hoffnungslose Sache; und tritt noch das Bewusstsein des Autors hinzu, mit der thatsächlichen Leistung hinter dem ehrlichen guten Willen um ein beträchtliches Stück zurückgeblieben zu sein, so wird er nur schwer der üblichen Autorenunsitte entsagen können, in einem meist ungelesen

bleibenden Vorworte den leitenden Grundgedanken noch speciell hervorzuheben, der sich als rother Faden durch seine Arbeit zieht.

Indem der Verfasser hiemit der genannten Unsitte huldigt, thut er es in der vollen Erkenntnis ihrer praktischen Nutzlosigkeit, gleichsam als ein dem Herkömmlichen dargebrachtes Opfer. Diese Erkenntnis enthebt ihn auch der Mühe, weitschweifig zu werden, sowie sie ihm auch den beinahe naiv-komischen Widerspruch nicht verhüllt, der in ihr gegenüber der eingangs betonten Nothwendigkeit der Erläuterung oder Rechtfertigung liegt. Aber, du lieber Himmel! Wer kann sich von jedem Widerspruch, von jeder Inconsequenz freihalten! Besteht doch das tägliche Leben in einem unausgesetzten Transigieren zwischen gegensätzlichen Standpunkten! Und gleichwie im Rechtsleben das summum jus zur summa injuria werden kann, so führt auch im gemeinen Leben das starre Festhalten an der Consequenz à tout prix leicht zur Pedanterie, zu eigensinniger Hartnäckigkeit, ja nicht selten geradezu ad absurdum. Und so wolle auch der freundliche Leser, der etwa ausnahmsweise das Vorwort eines Blickes würdigen sollte, die hiemit offen einbekannte Inconsequenz des Verfassers verzeihen.

Die nachfolgende, unter den etwas langathmigen Titel: „Das Mittelmeer, seine Stellung in der Weltgeschichte und seine historische Rolle im Seewesen," gebrachte Studie entstand ganz in der gleichen Weise, wie desselben Verfassers vor zwei Jahren erschienenen „Historischen Genrebilder vom Mittelmeere", ja, steht mit der letztgenannten Publication im innersten

Zusammenhange. Beide sind Bruchstücke eines von langer Hand vorbereiteten, weit angelegten, später aber in Erkenntnis der fast unüberwindlichen Schwierigkeiten der Durchführung zurückgelegten Planes; des Planes nämlich, eine zusammenhängende und ausführliche Geschichte des Seewesens der österreichisch-ungarischen Monarchie zu versuchen. Im Vorworte zu den „Historischen Genrebildern" hat sich der Verfasser über die Entstehung dieses Planes, über die gemachten Vorarbeiten zu dessen Durchführung, sowie über die Gründe des endlichen Fallenlassens desselben, ausgelassen; dieses Vorwort könnte ohneweiters Wort für Wort und ohne der geringsten Abänderung zu bedürfen, auch der vorliegenden Studie vorangestellt werden; es gilt ebensowohl für die letztere als für die ersteren, da beide Werkchen die von demselben Schutthaufen geholten Trümmer eines zu anderem Zwecke aufgethürmten, aber schließlich zusammengebrochenen Baumateriales bilden. Die Studie „Das Mittelmeer" war ursprünglich bestimmt, der geplanten Geschichte des österr.-ungar. Seewesens als Einleitung, gleichsam als erstes Capitel zu dienen, in welchem die allgemeinen Gesichtspunkte, die hohe Bedeutung des Seewesens an und für sich, dessen inniger Zusammenhang mit der politischen und Culturgeschichte, und dessen maßgebender Einfluss auf die Gestaltung auch der festländischen Verhältnisse entwickelt werden sollten. Als der Verfasser später sein ursprüngliches Vorhaben aufgab und sich statt dessen entschloss, das bereits vielfach angesammelte historische Material zu einzelnen kleinen, voneinander unabhängigen Monographien aus dem Gebiete des

Seeweſens zu verarbeiten und ſo wenigſtens auf weitem Umwege ſeinem erſten Ziele etwas näher zu kommen, wurde auch die erwähnte „Einleitung“ einer Umarbeitung unterzogen und, von ihren früheren Beziehungen als organiſcher Beſtandtheil eines größeren Ganzen losgelöst, als ſelbſtändiger Eſſay auf eigene Füße geſtellt. Das Product der genannten Umarbeitung, bei welcher ſelbſtverſtändlich die univerſalhiſtoriſchen Geſichtspunkte auf Koſten der heimiſchen mehr in den Vordergrund rücken mussten, iſt eben die Studie, die hiemit vor die Öffentlichkeit tritt; ihre Entſtehungsweiſe erklärt und rechtfertigt auch ihre äußere Form, die, wie nicht geleugnet werden ſoll, mit der üblichen Buchform infolge Wegfalls einer jeden Gliederung, nämlich augenfälligen Eintheilung in Abſchnitte, Hauptſtücke, Capitel u. dgl. einigermaßen contraſtiert; ſie beſchränkt ſich nämlich auch der äußeren Geſtalt nach auf die einheitliche, ungegliederte Eſſayform.

Außer der erwähnten Entſtehungsurſache waltete aber auch noch ein anderer und zwingenderer Grund ob, die genannte Form beizubehalten: es iſt dies die durch das ganze Werkchen hindurchlaufende innige Verſchlingung zweier an und für ſich ganz verſchiedener Elemente. Wie ſchon der gewählte Titel andeutet, beleuchtet die Studie die eigenartige Stellung des Mittelmeeres von zwei Geſichtspunkten aus, die ſcheinbar miteinander geringe Verwandtſchaft haben, nämlich einerſeits vom geſchichtsphiloſophiſchen, andererſeits vom nautiſch-techniſchen Standpunkte. Es iſt der Verſuch gemacht worden, dieſe beiden ſo heterogenen Geſichtspunkte

nicht nur unter ſich in Einklang zu bringen, ſondern ſogar ihre gegenſeitige Beeinfluſſung und Befruchtung, ihre lebendige Wechſelwirkung, ihre innige Verſchmelzung zu einer Einheit höherer Ordnung zu demonſtrieren; allerdings ein kühner Verſuch, an welchem auch eine klarere Auffaſſung, ein gründlicheres Wiſſen und eine geübtere Feder, als dem Verfaſſer zur Verfügung ſtehen, leicht ſcheitern würden! Allein, wenn dieſer ſchon den Muth fand, den Verſuch zu wagen, — ein Muth, der lediglich in aufrichtiger Begeiſterung für das Seeweſen und (leider nur platoniſcher) Liebe zu demſelben ſeine Entſchuldigung findet, — dann muſste er auch die Conſequenzen ſeiner Kühnheit ziehen; dann muſste er auch ſeinen Gedanken eine einheitliche Geſtalt geben, er muſste ihnen einen freien unbehinderten Lauf geſtatten und ſich davor hüten, ſie in das Prokruſtesbett einer äußerlichen, ſchematiſchen Eintheilung zu zwängen. Das Doppelſpiel der beiden leitenden Ideen, die ſich überall unlösbar ineinander verſchmelzen, ſchließt eine mechaniſche Gliederung des Textes aus, die entweder nach der einen oder der anderen Richtung hin unzutreffend, und daher für das Ganze ſinnſtörend werden müſste.

Daſs infolge der gewählten Anordnung des Stoffes das Werkchen ſelbſt eine etwas ſchwerfällige, für das Auge minder gefällige Form erhält, ſoll nicht in Abrede geſtellt werden. Jedenfalls wird die Überſichtlichkeit desſelben beeinträchtigt und dem Leſer zugemuthet, daſs er — und das iſt viel verlangt! — ſich wahllos der Führung des Autors anvertraue und in deſſen Intentionen liebevoll eingehe. Der

letztere hat es leider nicht verstanden, diese nicht ungefährliche Klippe zu umschiffen. Um den Mangel der Gliederung und einer übersichtlichen Orientierung nach Möglichkeit zu ersetzen, findet sich am Schlusse des Werkchens ein Inhaltsverzeichnis, das in kurzen Schlagworten sowohl die Reihenfolge der in demselben maßgebenden Ideen, als auch die auf das Seewesen bezüglichen historischen Personennamen und die marine-geschichtlichen Details unter Angabe der Seitenzahl, auf welcher sie vorkommen, enthält.

Schließlich ist es wohl kaum nöthig zu versichern, dass vorliegende Studie sich nicht den Charakter einer wissenschaftlichen oder seemännisch-technischen Abhandlung vindiciert. Sie bewegt sich durchaus auf einem Gebiete, das einem jeden gebildeten Laien zugänglich und mehr minder vertraut ist, und bezweckt nicht mehr und nicht weniger als darzuthun, wie sich der Einfluss der See auf die Gestaltung der Weltverhältnisse vor dem geistigen Auge eines solchen spiegelt. Sollte es dem Verfasser gelingen, auch nur bei einem einzigen Leser eine sympathisch mitklingende Saite zum Schwingen zu bringen und hiedurch beizutragen, dass der Cultus der schönen blauen See einen Adepten mehr gewinne, so würde er sich reich belohnt finden.

Erdökürth, im Mai 1895.

Der Verfasser.

Betrachtet man einen Erdglobus, so wird man finden, dass das Mittelländische Meer oder, kürzer ausgedrückt, das Mittelmeer, nur einen sehr kleinen Bruchtheil der ungeheuren Wasserfläche ausmacht, die den weitaus größeren Theil der Oberfläche unseres Planeten bedeckt; ja dass es, bei der üblichen Eintheilung jener Wasserfläche in fünf große Oceane, unter diesen nicht einmal einen selbständigen Platz findet, sondern lediglich als Anner, sozusagen als Anhängsel eines derselben gilt. Die Erdbeschreibung weist demnach dem Mittelmeere, der Ausdehnung nach, nur einen inferioren Platz und Rang an. Ganz anders aber die Geschichte, und zwar sowohl die Welt- als die Culturgeschichte; diese erkennt in dem Mittelmeere oder, richtiger gesagt, in dem Becken des Mittelmeeres, also in den dasselbe begrenzenden und einschließenden Ländermassen, nicht weniger als geradezu den Mittelpunkt des Weltinteresses, ein „Reich der Mitte", in höherem und wahrerem Sinne, als dies das gelbe Drittel der Menschheit für sich in Anspruch nimmt; sie erkennt in dem Küstengebiete

des Mittelmeeres wenn auch nicht eben die Wiege der Menschheit streng genommen, so doch die Wiege der fruchtbaren und ausstrahlenden Menschheitsideen. Nicht, als ob anderwärts der menschliche Geist nicht auch hohen Flug genommen, nicht auch zu festen Formen der Erkenntnis, der geselligen Gesittung und der moralischen Ordnung gedrängt und geführt hätte; im Gegentheil, die ältesten Grundsteine aller bekannten Cultur liegen ferne, abseits von den Küsten des Mittelmeeres, und auf ihnen waren schon stolze Gebäude errichtet, da hier noch die finsterste Nacht der Barbarei herrschte. Die alten großen Völkermassen des asiatischen Continents, die Indier, die Chinesen u. a., sie imponieren durch das vorhistorische Alter ihrer hohen Cultur, durch die erleuchtete Weisheit und Gedankentiefe ihrer Gesetzgeber, Religionsstifter, Dichter und Denker; sie bilden schon in grauester Vorzeit wohlgeordnete, festgegliederte, hochgesittete Gemeinwesen, in welchen kein Gebiet der intellectuellen Thätigkeit unbebaut erscheint; und doch, wie geringen Einfluss üben sie auf die intellectuelle, moralische, materielle und politische Entwickelung der Menschheit im allgemeinen! Fest in ihrem eigenen Boden wurzelnd, in sich selbst abgeschlossen, nach Möglichkeit jeden Contact mit den Nachbarn meidend und in nationaler Selbstüberhebung sich genügend, boten und bieten diese Völker ein Bild unerschütterlicher Stabilität, dessen gleichmäßige und stetige Lebenssphäre kein Wechsel der Jahrtausende berührt; ihre Institutionen, ihre früh gepflückten Culturfrüchte verknöchern in ihrer Unwandelbarkeit zu starren beengenden Formen, aus denen im Laufe

der Zeiten das warme befruchtende Leben entfloh, und somit gehen auch die Früchte ihrer intellectuellen und moralischen Arbeit für die Allgemeinheit verloren. Es wäre wirklich zum Verwundern, dass so hochbegabte und dabei nach vielen Millionen zählende Völker, wie eben die Indier und Chinesen, in so geringem Grade in die allgemeine Entwickelung und Geschichte der Menschheit eingegriffen haben, als es bisher der Fall war, wenn nicht diese Erscheinung in dem Mangel an Fähigkeit für dasjenige, was wir Fortschritt nennen, ihre Erklärung und Begründung fände.

Der Fortschritt aber, dieser geheimnisvolle Entwickelungskeim, dessen Wesen im Expandieren, Ausstrahlen und Aufgenommenwerden der Idee liegt, er findet seit historischen Zeiten seine Heimstätte im Becken des Mittelmeeres, und daher nenne ich es kühn die Wiege der Menschheitsideen, oder jener Auffassungsweise, die das gesammte genus humanum für ein Ganzes hält; oder, wenn man lieber will, die Wiege der Humanität im weitesten Sinne. Zu dieser Stellung ist es von Natur aus prädestiniert, insofern es klimatisch und geographisch auf das glücklichste situiert ist. Es ist eine schon öfter erkannte und hervorgehobene Thatsache, dass das Klima von großem Einflusse auf die Culturentwickelung, und dass das gemäßigte Klima für die letztere das am meisten begünstigende ist. In den kalten Zonen, den Polarregionen, ist der Mensch zu vorwiegend durch den unaufhörlichen Kampf um die materiellen Bedingungen des Lebens, in den heißen Zonen, den Äquatorialregionen, zu vorwiegend durch die körper- und geisterschlaffenden Wirkungen

der Temperatur beeinflusst, um den ethischen Bedürfnissen seines Wesens sich voll hingeben zu können; zu letzterem findet er in den seiner physischen Veranlagung am besten entsprechenden sog. gemäßigten Zonen, innerhalb der Polar- und Wendekreise, die nöthige Muße und die erforderliche Spannkraft des Geistes. Das Mittelmeerbecken fällt nun durchaus in die gemäßigte Zone der nördlichen Erdhälfte, und bietet hiedurch den Bewohnern seiner Küsten eine günstige klimatische Basis der Culturentwickelung. Allerdings theilt es diese Gunst auch mit anderen Erdstrichen; worin es aber alle übrigen Partien der Erdoberfläche überragt und eine einzig bevorzugte Stellung einnimmt, ist der Umstand, dass alle drei großen Continente der östlichen Halbkugel vereint und innig aneinanderrückend das Becken bilden; dass die typischen Verschiedenheiten dreier Welttheile und ihrer gründlich abweichenden Menschenraceen auf engem Raume einen Kreis schließen, der durch so mannigfaltigen und innigen Contact heterogener Elemente zum Tummelplatz des intensivsten Völkerlebens wird; dass endlich eine fast beispiellos reiche Küstenentwickelung, große Fruchtbarkeit und hohe landschaftliche Schönheit seiner abgrenzenden Ländermassen das Leben hier leichter, angenehmer und freundlicher gestaltet, als irgendwo auf der übrigen Erdoberfläche. Daher das Drängen und Hasten der Völker aller drei alter Continente nach dem Mittelmeere; sein Becken bildet seit grauester Vorzeit, seit den vorhistorischen Wanderungen der Pelasger bis spät in das Mittelalter christlicher Zeitrechnung, das Endziel und den Wogenbrecher für jede Völkerwanderung,

und wird ſchließlich zum Ausgangspunkte der Erſchließung neuer Welten. Daher das kaleidoſkopiſch-bunte Durcheinanderquirlen der Völker am Mittelmeere; Nationen und Staatsformen erſcheinen, blühen, welken und ſchwinden hier in einer Mannigfaltigkeit und in einer Raſchheit der Aufeinanderfolge, für welche kein anderer Theil des Erdballes auch nur ein annäherndes Beiſpiel bietet. Der ununterbrochene, theils friedliche, theils feindliche Contact, in welchem hier ſeit dem Beginne hiſtoriſcher Zeiten verſchiedene Menſchenracen und mannigfaltige Volksſtämme zueinander ſtehen, die fortwährende Verdrängung, Verſchmelzung und Aufſaugung derſelben untereinander, und das unaufhörliche Zuſtrömen neuer fremder Elemente muſste nothwendigerweiſe das Leben des Individuums ſowohl als das des Stammes und der Gattung zu einem intenſiveren machen als dort, wo große Maſſen unter gleichbleibenden, local begrenzten Verhältniſſen und, feſt an der Scholle haftend, homogene Sonderexiſtenzen führen, wie die alten Culturvölker des öſtlichen Aſiens. Es muſste nothwendigerweiſe bei jenen eine beſondere geiſtige Regſamkeit, eine durch den Kampf ums Daſein geſteigerte Entwickelung des Intellectes entſtehen, welche die noch vor kurzem Namenloſen in raſcher Zeit auf eine höhere Culturſtufe erhob, als die war, die bereits vor ihnen von den in ſtarrer Abgeſchloſſenheit Verbleibenden erreicht wurde, und dann durch Jahrtauſende conſtant blieb. Und in der That ſehen wir bei den Völkern und den meiſt verhältnismäßig kurzlebigen Staaten des Mittelmeerbeckens eine Art der Bethätigung des Intellectes, die weder vorher, noch anderswo je in die

Erſcheinung getreten war: nämlich die ausſtrahlende, impulſive, erobernde, propagierende Verbreitung der Idee als ſolcher, die aus localen, nationalen und ethnologiſchen Banden ſich zu befreien beginnt; wir ſehen einen, weder vorher noch anderswo je bemerkten kosmopolitiſchen Zug, in welchem die erſte Erkenntnis der Gemeinſamkeit der höheren Lebensintereſſen der Menſchheit erſt unbewuſst aufdämmert, dann aber immer klarer und entſchiedener auftritt; wir ſehen das wachſende Beſtreben, die Völker einander näher zu bringen, Naturproducte und Erzeugniſſe des Gewerbefleißes unter ihnen gleichmäßiger zu vertheilen; ja noch weiter, wir ſehen das immer bewuſster und energiſcher werdende Beſtreben, auch die geiſtigen Unterſchiede der Völker möglichſt zu nivellieren, die geſellſchaftliche und ſtaatliche Ordnung derſelben auf gleichartige Baſis zu ſtellen, verwandte Gruppen zu ſtaatlichen Gebilden zu vereinigen, und fremde Elemente dieſen zu unterwerfen; wir ſehen mit einem Worte alle jene zielbewuſsten Äußerungen des ſocialen Lebens in die Erſcheinung treten, die das Weſen des Fortſchrittes bilden. In dieſem Sinne iſt das Mittelmeerbecken wenn auch nicht die Wiege, ſo doch die beſte und fruchtbarſte Pflanzſtätte der Civiliſation, und die Localität, von welcher ausgehend letztere den ganzen Erdball überſponnen hat.

Wenige flüchtige Andeutungen genügen, obige Auffaſſung zu rechtfertigen. Man erinnere ſich der kühnen Handelsfahrten und Seeunternehmungen, ſowie der Coloniegründungen der alten Phönizier, die gleichſam das erſte friedliche Band verſöhnend um rohe Völker ſchlangen; der

festgefügten staatlichen Ordnung, der ungeheuren Bauthätigkeit, der Naturkunde und der blühenden Wirtschaft der alten Ägypter, die aus dürrer Wüste ein wunderbar reiches, hochcultiviertes Land schufen; der geisterhebenden und -verfeinernden Wirksamkeit der Griechen, deren glückliche Begabung, heitere und dabei ideale Weltanschauung, deren ästhetische Bildung und Gedankenschärfe noch heute, nach Jahrtausenden, eine unerschöpfliche Quelle der Erleuchtung bildet; man erinnere sich des blühenden Industrie- und Handelsstaates der Karthager; der kurzen, aber für die Entwicklung der Wissenschaften so ungemein förderlichen Weltherrschaft der Macedonier; und der, den Höhepunkt antiker Cultur repräsentierenden Diadochenstaaten; man erinnere sich namentlich der langen, zuerst auf physische, dann auf moralische Macht gegründeten Herrschaft Roms über die gesammte civilisierte Welt. Der Gedanke an die Herrschaft über den ganzen Erdkreis, wie er in Alexander, in Hannibal, in Cäsar entstand, und wie er sich später in den römischen Kaisern und, wenn auch in anderer Form, in den Päpsten festsetzte, er konnte nur am Mittelmeere gefaßt werden, von wo der Blick des Ehrgeizes und der Herrschsucht Europa, Asien und Afrika sozusagen gleichzeitig umfaßt. — Man beachte ferner, um das geistige Übergewicht der Mittelmeerregion über die anderen Theile der Erde zu erkennen, Folgendes: Die Barbaren, die zur Zeit der Völkerwanderung aus Nord und Ost, aus den unerschöpflichen Völker-Reservoiren der riesigen Continentalmasse der Alten Welt gegen das Mittelmeer anstürmen, sie

verlieren entweder, hier angelangt, binnen kürzeſter Zeit Charakter, Weſen und Nationalität, und gehen in den Unterjochten auf, wie die Gothen, Longobarden, Vandalen u. a.; oder aber ſehen ſich, trotz unüberwindlichen Siegeslaufes, zu baldigſtem Rückzuge bewogen, wie die Hunnen, Avaren und ſpäter die Tataren. Die Türken, das einzige fremde Element, das ſich der aſſimilierenden Gewalt des Mittelmeeres gegenüber widerſtandskräftig erwies, und das ſeine Eigenart auch hier feſthalten wollte, werden langſam, aber ſtetig aus deſſen Gebiete herausgedrängt. — Man beachte namentlich den charakteriſtiſchen und hochbedeutſamen Umſtand, daſs ſämmtliche monotheiſtiſchen Weltreligionen hier ihren Urſprung nehmen. Am Berge Sinaï verkündet Moſes ſein Geſetz; von den Küſten Syriens verbreitet ſich die welterlöſende Chriſtuslehre; ſelbſt der Islam, obwohl nicht unmittelbar an den Küſten des Mittelmeeres entſtanden, nimmt ſeinen erobernden Lauf großentheils denſelben entlang. Und wie die Religionen, ſo breiten ſich auch die andern großen und weltbewegenden Ideen vom Mittelmeere aus; die höchſten Errungenſchaften des menſchlichen Geiſtes, Wiſſenſchaft, Philoſophie, Kunſt, Humanität, bei den aſiatiſchen Culturvölkern das ſtrenggehütete Eigenthum einer engbegrenzten Kaſte, werden erſt bei den Völkern des Mittelmeerbeckens zum Gemeingute. Die Ideen eines Plato, Pythagoras, Ariſtoteles, eines Cicero, Plinius, Marc Aurel, eines Paulus und Auguſtinus klingen bis in die weiteſten Fernen aus und überſpinnen die Erde, während diejenigen eines Śakjâ-Muni, Zoroaſter oder Confucius

nicht über die Grenzen ihres eigenen, allerdings ungeheuren, Volkes dringen. Desgleichen entwickeln sich die politischen Gedanken und Institutionen, die Staatsformen in ihrer Mannigfaltigkeit gegenüber dem continentalen starren Despotismus, das freiere Verhältnis der Gesellschaftsclassen gegenüber dem Kastenwesen, die friedliche und kriegerische Concurrenz der Völker gegenüber dem stumpfen Fatalismus, erst am Mittelmeere. Ein frischer, reger, schneidiger Geist bemächtigt sich aller Völker, sobald sie am Mittelmeere heimisch werden, und ihr Blick an diesem blauen länderverbindenden Wasserspiegel an Weite, Tiefe und Schärfe gewinnt.

Mit der Intensität des Völkerlebens am Mittelmeere verschärft sich auch der Kampf um's Dasein, und manifestiert sich weit entschiedener als anderwärts; in ihm reibt sich die Lebenskraft der Völker rasch auf, und diese werden kurzlebig. Während der große asiatische Continent, und nicht minder das innere Afrika, noch immer dieselben Volks-Individualitäten in typischer Eigenart zeigt wie vor Jahrtausenden, und der Perser, der Indier, der Chinese, der Nubier, der Neger im großen und ganzen das geblieben ist, was er seit den ältesten uns bekannten Zeiten war, vollzieht sich am Mittelmeere ein ewiger Wechsel. Stets brandet, staut und bricht sich der Strom der wandernden Völker an seinen Gestaden; hier kommt der geheimnisvolle elementare Drang, der seit Alters einen großen Theil der Menschheit von Ost nach West treibt, gleichsam dem enteilenden Tagesgestirn nach, zu zeitweiligem Stillstande. Eine Nation nach der anderen

kommt hier zu Macht und Blüte, um nach verhältnismäßig kurzer Zeit entweder zu vergehen, oder so tiefgreifende Wandlungen zu bestehen, dass sie wieder als neues Element in das rastlose Getriebe der Weltgeschichte eintritt. So sind die Pelasger, die Kelten, die Phönizier, die Karthager, die Vandalen, die Normannen ganz vom Schauplatze abgetreten; Griechen und Römer, Ägypter und Macedonier, Gallier und Gothen, Illyrier und Dacier, und noch manche andere Völker, haben ihre ursprüngliche Nationalität eingebüßt und neue frische Volksstämme gebildet, deren politische Existenz sich grundverschieden von der früheren entwickelte; und das in seiner Eigenart zäheste und widerstandsfähigste aller Mittelmeervölker, die Juden, wurde in Atome zersplittert, zerstreut und solchergestalt seiner nationalen Existenz beraubt.

Die impulsive Intensität des Völkerlebens, und die hohe Summe von intellectuellen Kräften jeder Art, die hiedurch erzeugt und verbraucht wird, weist dem Mittelmeerbecken eine ganz besondere, und zwar entschieden führende Rolle in der gesellschaftlichen Entwicklung des Menschengeschlechtes, demnach in der Weltgeschichte an; eine Führerrolle, die zwar der Gegenwart seit der Entdeckung der Neuen Welt und der Besiedelung ihrer Continente durch die weiße Menschenrace, sowie seit der Verschiebung der europäischen Machtverhältnisse zu Gunsten des Nordens etwas abgeschwächt erscheint, aber nichtsdestoweniger in vieler Hinsicht noch immer ihre Geltung hat und behalten wird. Eine uralte, erbgesessene, in natürlichen Ursachen begründete Herrschaft lässt sich nicht so leicht brechen; mit tausend und

abertausend unsichtbaren und unzerstörbaren Wurzeln haftet sie im Boden, und saugt aus diesem die Lebenskraft auch für die entferntesten Zweige; und diese Lebenskraft ist, wie bereits wiederholt hervorgehoben, nicht so sehr politischer als vielmehr intellectueller, cultureller Natur. Lassen wir vorderhand die politischen Veränderungen auf der Erdoberfläche seit der Entdeckung Amerikas und des Seeweges nach Indien außer Betracht, so werden wir finden, dass sich die Hauptmomente der Weltgeschichte am Mittelmeere abspielen. Hier legen die halbmythischen Wanderungen der Pelasger, der Jonier und Dorier den ersten Grund der europäischen Cultur, die sich der älteren asiatischen so überlegen erweisen sollte; hier spannen Ägypter, Phönizier und Karthager das völkerumschlingende Netz des Handels aus; hier entfaltet sich das reiche Geistesleben des Hellenenthums, treibt in Sitte und froher Genussfähigkeit, in Wissenschaft und Kunst, in Staats- und Einzelleben die herrlichsten Blüten und strahlt seinen veredelnden Einfluss weit über die Grenzen der Nationalität hinaus. Hier entspringt zuerst der Gedanke an Weltherrschaft; und wenn auch der erste, großartig und stürmisch unternommene Anlauf zur Verwirklichung nicht gelingt, sondern Alexanders Weltmonarchie mit ihm ins Grab sinkt, so wird der Gedanke von einem anderen Volke aufgegriffen, und in langem, energischem und zielbewusstem Streben verwirklicht. Im Mittelpunkte des Beckens, auf der appeninischen Halbinsel, deren in jeder Hinsicht glückliche Lage und Beschaffenheit ihr recht eigentlich den hervorragendsten Platz anweist, entsteht aus kleinen Anfängen,

aus der Vermiſchung latiniſcher, ſabiniſcher, etruskiſcher und helleniſcher Volkselemente, ein neues Volk, das raſch und mächtig anwächst, und eine bisher beiſpielloſe Expanſions- und Aſſimilierungskraft entwickelt: die Römer. Mit bedeutendem Selbſtgefühl, hoher kriegeriſcher Tüchtigkeit und wunderbarem Organiſationstalent ausgerüſtet, verſtehen die Römer nicht nur, die ganze Halbinſel zu einem compacten mächtigen Staate zu machen — ein Streben, das den geiſtig höher ſtehenden Hellenen mit der ihrigen nie gelang —, ſondern allmählig die geſammten Küſtenländer des Mittelmeeres ſich zu unterwerfen. Die Karthager, den Römern an Reichthum, an Bundesgenoſſen und Kampfmitteln überlegen, werden in gigantiſchem, über hundertjährigem Ringen überwunden und gänzlich vernichtet; die Griechen, trotz ihrer höheren Culturſtufe und intellectuellen Überlegenheit, werden mit leichter Mühe unterworfen, und gefallen ſich ſchließlich darin, die eigene Nationalität zu verleugnen und ſich mit Stolz Römer zu nennen; die durch Luxus und Wohlleben verweichlichten und ſeit je an Deſpotie gewohnten Aſiaten beugen ſich willig unter die römiſche Herrſchaft, mit Ausnahme der fanatiſchen Iſraeliten, die zerſchmettert werden müſſen; die Ägypter und ſtumpfen Afrikaner leiſten desgleichen keinen Widerſtand. Selbſt die geſunden und kräftigen, zum Theil noch halbbarbariſchen Nationen des weſtlichen und nördlichen Europa, Keltiberier, Gallier, Britannier, Germanen, Sarmaten, Dacier, müſſen ſich widerſtrebend zwar, aber doch, theils in das große Reich einfügen, theils deſſen Suprematie ertragen; und es kommt

eine Zeit, wo die ganze damals bekannte Welt (mit Ausnahme der oſtaſiatiſchen Staaten) den Römern unterthan iſt. Das römiſche Weltreich bildet recht eigentlich ein Mittelmeer-Reich, denn nur die Küſten des mare mediterraneum, dieſe aber in ihrer vollen Totalität, ziehen deſſen Grenzen gewiſſermaßen nach innen; nach Norden, Oſten und Süden erſtreckt es ſich in ungemeſſenen Fernen, während gegen Weſten der Ocean deſſen natürlichen Abſchluſs bildet. Es iſt wahrhaft ſtaunenerregend, zu betrachten, wie durch Jahrhunderte die zahlloſen und ſo grundverſchiedenen Nationen, die dieſes ungeheure Reich bilden, einzig und allein durch die aus dem Mittelpunkte Rom ausſtrahlende Intelligenz, durch deſſen politiſch-adminiſtrative, legislatoriſche und militäriſche Potenz nicht nur feſt zuſammengehalten werden, ſondern ſogar das Gefühl und Bewuſstſein der Zuſammengehörigkeit erwerben; einer Zuſammengehörigkeit, die durch die den mittelländiſchen Küſten entlang laufende Verbreitung eines neuen ethiſch-moraliſchen Elementes, der Lehre Jeſu Chriſti, friſchen Kitt erhält. Und als endlich die ungeheure Maſſe unter dem Drucke des eigenen Gewichtes in zwei Theile bricht, da erhält die geſittete Welt, gleichſam aus dem Kreiſe in die Ellipſe übergehend, ſtatt eines Mittelpunktes zwei Brennpunkte am Mittelmeere, Rom und Byzanz. Im erſteren Brennpunkte bleibt der ſpecifiſch-römiſche Geiſt vorherrſchend, während im letzteren wieder der Hellenismus, allerdings in ſehr unvortheilhaft modificierter Geſtalt, als Byzantinismus, zur Geltung gelangt.

Immer ſtürmiſcher ſchlagen indes die Wogen der

Völkerwanderung an die Küsten des Mittelmeeres, unter deren unwiderstehlich wachsendem Schwalle die Westhälfte des Römerreiches zusammenbricht; sie wird von zahllosen Scharen germanischer Volksstämme überflutet, die sich hier niederlassen und als Herren geberden. Doch so groß ist noch immer die innere, aus höherer Gesittung und Intelligenz resultierende Lebenskraft des Römerthums, dass es, obwohl militärisch und politisch überwunden, doch die Sieger binnen kurzem national absorbiert, oder doch durch innige Vermischung auf das gründlichste im romanischen Sinne umgestaltet. Das kräftige römische Ferment in der Blutmischung macht, im Verein mit den neuerdings auflebenden autochthonen Elementen (den Lusitaniern, Iberiern, Galliern ꝛc.), die eingedrungenen Sueven, Alanen, West- und Ostgothen, Franken, Longobarden ꝛc., zu Portugiesen, Spaniern, Franzosen und Italienern, mithin zu neuen Nationen, die mit großer Raschheit entstehen, und in welchen das romanische Element nicht nur physiologisch, sondern auch nach Charakter und Intellect weitaus überwiegt; daher bilden auch ihre Sprachen unter sich innigst verwandte Tochtersprachen der römischen oder lateinischen, und sind aus denselben nicht nur die germanischen, sondern auch die autochthonen Bestandtheile fast völlig verschwunden. Am raschesten gibt gerade das zahlreichste der eingewanderten Völker, das gothische, seine Nationalität auf, am zähesten wahrt sie das fränkische, das mehrerer Jahrhunderte bedurfte, bis sich seine endgiltige Scheidung in Franzosen und in Deutschgebliebene vollzog.

Eben dieſe Franken fühlten ſich berufen, das Erbe der einſtigen römiſchen Weltherrſchaft anzutreten und die letztere mit dem Mittelpunkte Rom wiederherzuſtellen. Die gewaltige Monarchie der Karolinger ſchien nahe daran, dies Ziel zu erreichen, indem ſie ganz Frankreich, einen Theil der iberiſchen Halbinſel, Ober- und Mittelitalien, den größten Theil von Deutſchland (incluſive der Niederlande, Belgiens und der Schweiz), die öſterreichiſchen Alpenländer und einen Theil Ungarns umfaſste; und indem Karl der Große ſich in Rom zum Kaiſer krönen ließ, machte er die zeitweilig depoſſedierte Stadt wieder zur Hauptſtadt der Welt und verlegte das Schwergewicht ſeiner Beſtrebungen an das Mittelmeer zurück. Gleichzeitig aber entſtand von Oſten her eine neue Bewegung, welche, von grundverſchiedenen Prämiſſen ausgehend, gleichwohl ähnliche Ziele verfolgte; der Gedanke an Weltherrſchaft hatte auch im Orient Wurzel gefaſst und trieb von dort ſeine Strahlen gegen Weſten. Von Arabien aus hatte ſich raſch die Lehre Mohammeds verbreitet, und der fanatiſche Eifer ihrer Anhänger ſteckte ſich kein geringeres Ziel, als ſie dem geſammten Erdkreiſe mit dem Schwerte aufzuzwingen. Die aſiatiſchen und afrikaniſchen Küſten des Mittelmeeres waren der neuen Lehre bald gewonnen; den letzteren entlang ziehend, griff ſie bei den Säulen des Herkules nach Europa herüber, und ſetzte ſich auch hier, auf der iberiſchen Halbinſel, ja ſelbſt in Süditalien, (Sicilien und Neapel) feſt. Das ſchwache oſtrömiſche (byzantiniſche) Kaiſerreich vermochte dem gewaltigen Vordringen des Islam nur ſchwachen Widerſtand ent-

gegenzusetzen, und dies umsoweniger, als es mit dem übrigen christlichen Europa in tiefgreifenden Glaubenszwiespalt gekommen war, daher von diesem nicht unterstützt wurde. Die Aufgabe, die Lehre Christi und die europäische Cultur, wie sie aus der Verschmelzung hellenisch-römisch-germanischer Entwicklung hervorgegangen war, gegen die Lehre Mohammeds und die Weltanschauung der Asiaten zu vertheidigen, fiel demnach dem neuhergestellten fränkisch- (später germanisch-) römischen Kaiserthume zu; und indem die nördlichen Küsten des Mittelmeeres diesem, die östlichen und südlichen aber der Araberherrschaft unterthan waren, musste sich nothwendigerweise das gewaltige Ringen der beiden großen Principien, die den Occident und Orient bewegten, wieder auf und am Mittelmeere abspielen, mithin dieses der Mittelpunkt des Weltinteresses und der vornehmste Schauplatz der Weltgeschichte bleiben. (Dies findet, mögen auch die leitenden Motive gar wesentliche Wandlungen durchgemacht haben, in gewissem Sinne seine Geltung bis auf den heutigen Tag; bestimmt nicht z. B. die sogenannte „Orientalische Frage", d. h. der Besitz der Balkanhalbinsel und der Meerengen zwischen Europa und Asien, die Stellung und Haltung sämmtlicher großer Mächte der Welt?)

Der bereits hervorgehobene Umstand, dass die drei großen monotheistischen Weltreligionen hier ihren Ursprung genommen haben, ist hiebei von eminenter Bedeutung; denn nur der Glaube an Einen Gott fühlt das unwiderstehliche Bedürfnis nach Propagation und nach gewaltsamer Unterdrückung der Vielgötterei. Dem Polytheismus, den

auf philoſophiſcher Grundlage beruhenden Religionen (wie dem Brahmanismus und Buddhismus), den Naturculten und dem Schamanenthum ſteht jeder Gedanke an Proſelytenmacherei von Haus aus ferne, während dem Monotheismus in ſeinen drei Grundformen, dem Judenthum, dem Chriſtenthum und dem Islam, ein eminent aggreſſiver Geiſt innewohnt. Daher konnten nur dieſe drei Religionen ſich über die ganze Erde verbreiten, während alle übrigen, und wenn ſie noch ſo viel Anhänger zählen, doch ſtets nur von localer Bedeutung bleiben, und nie als bewegendes Moment in die Weltgeſtaltung eingreifen. Letzterer Theſe widerſpricht der von der römiſchen Staatsreligion gegen die Ausbreitung des Chriſtenthums geführte erbitterte Kampf keineswegs, denn dieſer beruhte lediglich auf politiſchen und ſocialen Motiven, und glich in ſeinem Weſen demjenigen, den die heutige Staats- und Geſellſchaftsordnung gegen den internationalen Socialismus der modernen Weltverbeſſerer führt. Wirklich religiöſe Kämpfe, aus dogmatiſchen oder ethiſchen Motiven, waren und ſind eine ausſchließliche Specialität der Juden, Chriſten und Mohammedaner, und der innerhalb dieſer großen Gruppen entſtehenden Spaltungen. Die erſteren, nämlich die Juden, traten als national-ſtaatliches Element früher vom Schauplatze ab, es blieben ſomit die beiden letzteren, ſich miteinander zu meſſen. Das feindliche Aufeinandertreffen der beiderſeitigen Expanſionen von Chriſtenthum und Mohammedanismus rings um das Mittelmeer mußte nothwendig hiezuführen, und fand in der Folge in dem heißen Kampfe um das Land, das den Chriſten als

Geburts- und Grabstätte ihres Religionsstifters heilig war, seinen symbolischen Ausdruck. Dass in diesen Kampf, der sich als eine Episode rückläufiger Völkerwanderung darstellt, alsbald nationale und politische Motive eintreten, und zwar in solcher Fülle, dass das ursprünglich religiös-ethische Element ganz in den Hintergrund gedrängt wird, bedarf kaum ausdrücklicher Erwähnung; desto bunter und mannigfaltiger gestalten sich nur seine Wirkungen auf die Völkergeschicke.

Ein anderer, für das Mittelmeerbecken höchst bedeutsamer Umstand liegt darin, dass gleichzeitig mit dem Wiederaufleben der politischen Weltherrschaftsidee des Kaiserthums in Rom eine neue welthistorische Potenz, die Kirche, in die Erscheinung tritt. Hier, in Rom, hatte das Christenthum von Anfang an die festesten und lebensfähigsten Wurzeln geschlagen; hier hatte es sich mit der großartigen praktischen Organisationstüchtigkeit des Römerthums innig durchtränkt, während es in Byzanz, entsprechend der philosophierenden und individualisierenden hellenischen Geistesrichtung, an dogmatischen Spitzfindigkeiten und metaphysischen Subtilitäten haften geblieben war. So bildete sich, nachdem sich das Christenthum zur staatlichen Anerkennung durchgerungen hatte, alsbald zwischen Rom und Byzanz ein scharfer Gegensatz heraus, der in der Folge zu dauernder Trennung wurde; die Christenheit spaltete sich in eine occidentale und eine orientalische Gruppe. Und während die letztere infolge innerer Spaltungen und der theologischen Richtung des byzantinischen Hofes mehr und mehr in die Abhängigkeit vom Staate

gerieth und einen national-griechiſchen Charakter annahm, emancipierte ſich die erſtere durchaus von der häufig wechſelnden Staatsgewalt, und vertrat, ganz im Geiſte römiſchen Weſens, eine allgemeine internationale Richtung unter der Führung Roms, den Katholicismus. Die Prieſterſchaft der abendländiſchen Chriſtenheit hielt, im Gegenſatz zum Mönchs-, Aſketen- und Grüblerweſen der orientaliſchen Chriſten, in ſtrammer Organiſation feſt zuſammen, von welcher das Arianerthum der Germanen bald abſorbiert wurde; ſie erkannte den in Rom reſidierenden Biſchof als den Nachfolger Petri, als ihr gemeinſames Oberhaupt an, und faſste die Gemeinſchaft des Oberhirten mit der geſammten ihm folgenden Herde, ohne nationalen Unterſchiede, in ein engverbindendes geiſtiges Band zuſammen: Die Kirche. Die fränkiſche Monarchie lieh dieſem einigenden Streben ihre mächtige materielle Unterſtützung und wirkte hiedurch weſentlich mit zur Schaffung eines ganz neuen welthiſtoriſchen Factors von höchſter Bedeutung, der nunmehr als „geiſtliche Gewalt“ ins Leben tritt. Die geiſtliche Gewalt, ausgeübt durch den Biſchof von Rom als Haupt der Chriſtenheit, und durch ſeine Stellvertreter, die Prieſter, wird aber zu einer geiſtigen Gewalt von ungeheuerer Intenſität, indem ſie thatſächlich die Herrſchaft über die Geiſter, die Seelen, die Gewiſſen ausübt, eine Erſcheinung, die der antiken Welt ganz fremd iſt; auch das alte Judenthum bietet hiefür keine Analogie, da bei dieſem die Begriffe Religion, Nation und Staat ſich deckten. Sie findet aber ihre natürliche Erklärung darin, daſs in einer

Zeit des wildesten Sturmes und Dranges, der fortwährenden Zerstörung von Bestehendem und gewaltsamen Aufstrebens und Ringens brutaler Kräfte, wie sie die Völkerwanderung und der Anfang des Mittelalters charakterisieren, die Pflege geistiger Interessen lediglich in die Hände der Priesterschaft gelegt war. Die Könige, die Großen, die Masse des Volkes, sie waren alle vollauf vom Waffenhandwerk in Anspruch genommen; „denn leben hieß sich wehren!“ Für die Bedürfnisse des Geistes blieb weder Zeit noch Lust, und doch kann ihrer der Mensch für die Dauer nicht entbehren; nur der friedfertige Priester konnte und durfte ihnen obliegen, und so wurde er in jener Zeit zum fast alleinigen Träger der Cultur. Dies gab ihm dafür aber auch ein gewaltiges intellectuelles Übergewicht über seine ungebildeten Mitbürger; und als bei der Wiederherstellung des römischen Kaiserthums die Welt zu stabileren und geordneteren Verhältnissen zurückkehrte, da hatte der Priester bereits eine unerschütterliche sociale Position erreicht, die zu behaupten er sich angelegen sein ließ. Und so erwuchs dem Kaiser in dem Oberpriester, dem Bischof von Rom, eine ebenbürtige Macht, die sich, in Stellvertretung Gottes auf Erden, selbst über ihn zu erheben strebte.

Die auf das Schwert und das codificierte menschliche Recht gestützte Macht des Kaisers, und die von göttlicher Anordnung hergeleitete und in der Herrschaft über die Geister festbegründete Macht der im Bischofe von Rom oder dem Papste personificierten Kirche, beide auf demselben Gebiete ausgeübt, konnten nicht verfehlen, sich gegenseitig etwas

unbequem zu werden, namentlich seitdem die Kaiserkrone auf national-deutsche Fürsten aus sächsischem und schwäbischem Stamme übergegangen war. Die „weltliche“ und die „geistliche“ Gewalt, welch letztere immer ausgiebiger auch in weltliche Angelegenheiten einzugreifen begann, traten allmählig in einen Gegensatz, der sich zu einem Rangstreite, und nicht selten zu einem offenen Kampfe um die Oberherrschaft zuspitzte. Mehr oder weniger traten fast sämmtliche christliche Staaten Europas in diesen Kampf ein, bald für den Kaiser, bald für den Papst Partei nehmend; und die Frage, inwieweit der letztere befugt sei, in die innere Gestaltung der Staaten, in deren Verfassung, Gesetzgebung und Verwaltung Einfluss zu nehmen, wurde zur brennendsten und maßgebendsten für die gesammte Politik. Indem nun Rom der Sitz der geistlichen Gewalt blieb, wurde Italien zum Mittelpunkte und zum Tummelplatze des europäischen Völkerlebens; man sehe nur beispielsweise, wie sehr die großen deutschen Kaiser, die Ottonen, die Hohenstaufen, das Schwergewicht ihrer Regierungsthätigkeit zum Schaden ihrer deutschen Heimat nach Italien verlegen, ja meistentheils dort residieren. Und indem weiter Italien den Mittelpunkt des Mittelmeerbeckens bildet, so musste die daselbst intensiv concentrierte geistige und politische Thätigkeit radial ausstrahlen, und zur Folge haben, dass auch des letzteren Peripherie sich mit den gleichen Elementen sättigte; in der That gruppiert sich das welthistorische, die Gestaltung und Entwicklung der Menschheit beeinflussende Moment jener Zeit fast ausschließlich um das Mittelmeer.

Vier Orte sind es, die das ganze Mittelalter hindurch das hauptsächliche Interesse der Menschheit wesentlich in Anspruch nehmen, beinahe absorbieren, und somit bestimmend auf die materielle, geistige und politische Gestaltung der Welt wirken, soweit diese nämlich überhaupt fortschrittsfähig ist; drei dieser Orte gehören dem Mittelmeerbecken unmittelbar an, der vierte gravitiert dahin: Rom, Byzanz, Jerusalem, Mekka. Welch unerschöpfliche Fülle der bedeutungsvollsten Ereignisse knüpft sich an diese Orte! Wie verschwinden dagegen die Millionenstädte des fernen Ostens, die nie aus dem beschränkten Kreise des Selbstgenügens herausgetreten, oder die Völker-Reservoirs Central-Asiens, die wohl ab und zu einen verheerenden Gewittersturm über die Welt zu senden, nicht aber dauernde Gebilde zu gründen, noch weniger belebende Ideen zu verbreiten vermocht!

Rom, Byzanz, Jerusalem, Mekka: das sind die vier geistigen Pfeiler, die das Mittelalter tragen. Und örtlich aufgefasst, flutet zwischen diesen Pfeilern das Mittelländische Meer; an und auf diesem mithin spielt sich jener Theil der Geschichte ab, der für die Entwicklung der Menschheit, und für die politische Gestaltung der Erdoberfläche vorzugsweise, wenn nicht ausschließlich, maßgebend ist. Der historische Begriff des Mittelalters kann ja überhaupt nur für hier Geltung haben; weder auf Ost-Asien mit seiner verknöcherten unbeweglichen Cultur, noch auf Central-Asien oder Inner-Afrika mit seiner gleichbleibenden Un-Cultur kann er Anwendung finden, denn bei diesen fließt das grauenste Alterthum unmerklich mit der Gegenwart zu einer unter-

ſchiedloſen Epoche zuſammen (abgeſehen ſelbſtverſtändlich von den äußeren Einflüſſen, die das Übergewicht der weißen Race daſelbſt politiſch und commerciell ausübt).

Ein hervorſtechender allgemeiner Charakterzug des Mittelalters, das ſich ſonſt wenig um geiſtige Intereſſen kümmerte, iſt das entſchiedene Überwiegen einer ethiſch-religiöſen Sinnesrichtung, nämlich das große Gewicht, das auf das Glaubensbekenntnis gelegt, und der Eifer, mit dem dasſelbe verfochten wurde. Es hängt dies mit dem bereits hervorgehobenem aggreſſiven Charakter des Monotheismus zuſammen, welcher erſt mit dem ſtaatlichen Siege des Chriſtenthums und mit dem Entſtehen des Islam zu allgemeiner Verbreitung gelangte; denn der, natürlich viel ältere Monotheismus der moſaiſchen Lehre war infolge der excluſiven Abgeſchloſſenheit des Judenvolkes ſtets in nationaler Begrenzung verblieben, und hatte überdies durch die Zertrümmerung und Zerſtreuung des letzteren ſeine Expanſionsfähigkeit verloren. Chriſtenthum und Islam hingegen, die im Gegenſatz zum Judenthum den wahren Glauben nicht zum Prärogativ eines auserwählten Volkes machen wollten, ſondern ihn für die geſammte Menſchheit als pflichtmäßig verbindend erklärten, muſsten ſomit zur Aggreſſion ſchreiten; und indem, wie ebenfalls bereits hervorgehoben wurde, das Chriſtenthum ſich über ſämmtliche nördliche, der Islam hingegen über ſämmtliche ſüdliche Küſten des Mittelmeeres verbreitete und dauernd feſtſetzte, muſsten ebenſo nothwendig an den Stellen, wo die beiden heterogenen Elemente aufeinandertrafen, Reibungsflächen entſtehen. Dieſe Stellen liegen

naturgemäß an den beiden Endpunkten der Längenachse des Mittelmeeres, also bei den Säulen des Herkules und auf der iberischen Halbinsel im Westen, bei den Meerengen und an der kleinasiatisch-syrischen Küste im Osten; die reiche Küstenentwicklung und die zahlreichen Inseln des Mittelmeeres trugen ihrerseits dazu bei, die Berührungspunkte und mithin die Reibungsflächen zu vermehren. Eine Complication der Verhältnisse entsteht, indem das Christenthum dem Islam nicht in geschlossener Masse, sondern in zwei feindliche Lager gespalten gegenübertritt, die zu den Fahnen Rom und Byzanz schwören; eine weitere Complication, indem im römischen Lager selbst zwei Häupter sich den ersten Rang streitig machen, und überdies der nationale Gegensatz zwischen romanischem und germanischem Wesen zu scharfen politischen Differenzen führt, während Byzanz in dem jahrhundertelangen Ringen zwischen Abend- und Morgenland eine zweideutige schwankende Rolle spielt, und demzufolge allmählig zerrieben wird.

Es würde den engen Rahmen dieser Skizze überschreiten, die im Vorhergehenden enthaltenen Hinweisungen auf die eminente welthistorische Bedeutung des Mittelmeeres noch weiter auszuführen; schon die bisherigen dürften zur Begründung der aufgestellten These genügen, dass die wahrhaft bewegenden Ideen, die den Entwicklungsfortschritt der Menschheit bezeichnen, zumeist hier ihren Ursprung gehabt, und von hier aus sich über die übrige Erdoberfläche verbreitet haben. Das Maßgebende in der Weltgeschichte bleibt stets die bewusste Idee; politische und sociale Gestaltung

der Staaten und Völker, materielle und geiſtige Cultur, Wohlſtand und Handelsverkehr, Wiſſenſchaft und Kunſt, ſie alle ſind nur verſchiedene Erſcheinungsformen ihrer Wirkſamkeit. Der Zeitpunkt, mit welchem die vorhergehenden Hinweiſungen abgebrochen worden, erſcheint beſonders geeignet, die mannigfachen Wirkungsweiſen der Idee zu beleuchten. Drei Ideen ſind es vorzugsweiſe, die jenem Zeitpunkte eigenthümlich ſind und ihm eine charakteriſtiſche Signatur aufdrücken: Die Lehre Chriſti, die Lehre Mohammeds und der Kampf der weltlichen mit der geiſtlichen Gewalt. Jede derſelben ringt nach Bethätigung und äußert ſich in Kraftwirkungen, die ineinander ſpielen, ſich kreuzen, ſich potenzieren oder aufheben, und hiedurch die geſammte Weltlage beherrſchen. Unter ihrem Einfluſſe gruppieren ſich die Großmächte, das deutſch-römiſche und das byzantiniſche Kaiſerreich, und das Reich der Khalifen, immer dichter und enger um das Mittelmeer, verlieren aber gleichzeitig an innerer Conſiſtenz und Macht, und bröckeln zum Vortheil aufſtrebender Nachbarn ab; neben dem abendländiſchen Kaiſerreiche beginnt ſich einerſeits Frankreich, anderſeits Ungarn mächtig zu erheben, vom großen Khalifenreiche fallen Spanien, Afrika und Ägypten ab. Weiter, unter dem Einfluſſe obgenannter Ideen, beginnt ein Strömen des wehrhaften Theiles der abendländiſchen Völker nach dem Orient, eine Art Völkerwanderung von Weſt nach Oſt; die urſprüngliche Abſicht dieſer „Kreuzzüge", die heiligen Stätten Paläſtinas und Syriens den Mohammedanern zu entreißen und ſie zum Mittelpunkte des chriſtlichen Cultus zu machen, wandelt ſich

allmählig in das zielbewuſste Streben, dem ganzen Islam ein Ende zu machen, den geſammten Orient zu erobern, und ihn als gute Beute unter die abendländiſchen Fürſten und Großen zu vertheilen, die daſelbſt, in wiederholtem glücklichen Anlauf, eine ganze Reihe ephemerer Staatengebilde ſchaffen. Doch die Mohammedaner treiben die Eindringlinge wiederholt blutig zurück, das byzantiniſche Reich kämpft gegen beide; es entrollt ſich vor dem Betrachter ein chaotiſches Gewirre feindlicher Kräfte. Aber eben dieſes chaotiſche Gewirre hat zur Folge, daſs die verſchiedenartigſten Völker untereinander in den unmittelbarſten Contact kommen, ſich kennen lernen und ſich gegenſeitig mit ihren Anſchauungen, Einrichtungen und Bedürfniſſen durchtränken; iſt auch der Contact meiſt ein feindlicher, ſo ſchlingt er nichtsdeſtoweniger das alle Mittelmeer-Bewohner verknüpfende geiſtige und materielle Band nur noch enger. Das Abendland wird mit den Wundern und der Pracht des Orientes vertraut, es eröffnet ſich ihm ein neuer Horizont, der es mit Staunen und Begehrlichkeit erfüllt; es lernt hier köſtliche Naturproducte, den Sinnen ſchmeichelnde Genüſſe, eine blühende Induſtrie, eigenthümliche Kunſtformen, verfeinerte Sitte, üppiges Wohlleben kennen und ſchätzen; daneben erhält es von dem geiſtigen Zauber orientaliſcher Beſchaulichkeit und Seelenruhe, von arabiſcher und ägyptiſcher Wiſſenſchaft und Philoſophie tiefe Eindrücke. Der Orient hinwieder lernt vom Abendlande deſſen überlegenes Kriegsweſen, deſſen beſſere Taktik und Bewaffnung, deſſen ſtrammere ſtaatliche und ſociale Organiſation und

deſſen vorgeſchrittenere Schiffahrtskunſt; kurz, es entſteht auf allen Gebieten des geiſtigen und materiellen Lebens ein gegenſeitiger lebhafter Austauſch. Und allen dieſen Austauſch, alle feindliche und friedliche Berührung vermittelt der blaue Spiegel des Meeres; der Landweg wird hiezu zu umſtändlich, zu zeitraubend, zu beſchwerlich. Das Verlangen, große Volks- und Truppenmaſſen raſch und leicht aus dem europäiſchen Weſten nach dem Orient zu ſchaffen, ruft plötzlich den ungeahnten Aufſchwung einer blühenden Groß-Induſtrie, des Schiffbaues, ins Leben; ihm widmen ſich einige betriebſame, unternehmungsluſtige Küſtenſtädte des Tyrrheniſchen und Adriatiſchen Meeres und legen hiemit den Grund zu einer Proſperität, die bei zweien derſelben, Venedig und Genua, ſelbſt bis zur Großmachtſtellung anwächst. Die venetianiſchen und genueſiſchen Schiffe, welche die Kreuzfahrer nach dem Orient überſetzten, beladen ſich in den dortigen Häfen zur Rückfracht mit all den koſtbaren Waren, die eben im Abendlande bekannt und begehrt zu werden beginnen, mit feinen Geweben, Purpur- und Seidenſtoffen, Specereien und Gewürzen; Venedig und Genua werden zu den größten, reichſten Warenlagern der Welt, reißen, gleicherweiſe von kriegeriſchem und kaufmänniſchem Geiſte beſeelt, faſt den geſammten Seehandel an ſich, gründen im ganzen Orient Niederlaſſungen und Handelsagentien, und gelangen auf dieſe Weiſe zu ungeheurem Reichthum; und, da Reichthum gleichbedeutend iſt mit Macht, werden dieſe Städte, ohne Territorialbeſitz, nur durch die Größe und Tüchtigkeit ihrer Seeflotten zu thatſächlichen Großmächten, die durch

lange Zeit das Meer beherrſchen und in der Politik ein gewichtiges Wort führen. Materiell, politiſch und geiſtig werden ſie zu Bindegliedern zwiſchen Abend- und Morgenland, und hiemit zu den einflusreichſten Trägern einer kosmopolitiſchen Culturentwicklung, während ihnen gleichzeitig ein wichtiges Medium des Fortſchrittes, die Schifffahrtskunſt, Ausbildung und Vervollkommnung verdankt; ſie inaugurieren für die letztere eine wichtige, bedeutſame Epoche. Aber nicht nur die Küſtengebiete machen unter dem Einfluſſe der Kreuzzüge eine mächtige Wandlung durch, ſondern der ganze europäiſche Continent; die innere Geſtaltung der Staaten nimmt durch ſie eine neue Form an. Die Kreuzzüge klären einerſeits Ritterthum und Vaſallenweſen zu feſteren, beſtimmteren und würdigeren Formen ab, befördern andererſeits den blühenden Aufſchwung des ſtädtiſchen, ſog. „bürgerlichen“ Elementes, in welchem ſich nun für lange Zeit die Fürſorge für den materiellen Fortſchritt concentriert, und legen die erſte Breſche in die Leibeigenſchaft des Bauernſtandes, indem ſie jedem Leibeigenen, der das Kreuz nimmt, ſofort die Freiheit geben, und ſomit einen freien Bauernſtand ſchaffen. Namentlich aber legen die Kreuzzüge — und dies iſt eine ihrer bedeutendſten und wichtigſten Folgen für die ganze Welt — den Grund des modernen Staatsrechtes, indem ſie zur Veranlaſſung werden, daſs das gegenſeitige rechtliche Verhältnis zwiſchen Fürſten und Unterthanen neu geregelt, und in feierlichen Urkunden verbrieft und beſiegelt wird. In dieſen Urkunden werden den Unterthanen ſeitens der Fürſten Rechte und Freiheiten dauernd und verbindlich

eingeräumt (z. B. die Magna Charta der Engländer, die Bulla aurea der Ungarn ꝛc.), aus welchen ſich die einzelnen Staatsverfaſſungen und das Princip des Conſtitutionalismus und des Parlamentarismus entwickeln; man kann demnach mit Recht die Idee der geordneten politiſchen Freiheit, wie ſie von der Gegenwart verſtanden wird, wenigſtens mittelbar von den Kreuzzügen ableiten.

Kaum minder bedeutſam äußert ſich der große Einfluſs der Idee auf die Geſtaltung der Weltverhältniſſe im Kampfe zwiſchen der weltlichen und geiſtlichen Gewalt. Die zwei Länder, in welchen er am längſten und erbittertſten tobt, Italien und Deutſchland, werden durch ihn in ihrer nationalen und politiſchen Entwicklung ganz eigenthümlich berührt; während in faſt allen anderen Theilen Europas die Staatenbildung einen Weg einſchlägt, der im großen und ganzen vom Bewuſstſein nationaler Zuſammengehörigkeit bedingt wird und einem gemeinſamen Mittelpunkte innerhalb der letzteren zuſtrebt, übertäubt im römiſch-deutſchen Kaiſerreiche der Kampfruf: „Hie Welf, hie Waiblingen!“ jede andere Stimme. Der Parteigeiſt erweist ſich hier mächtiger als das nationale Band; er wird zum Mittelpunkte des allgemeinen Intereſſes, das ſich um ihn in zahlreichen Einzelngebilden gruppiert; und indem er einen guten Deckmantel für ſelbſtſüchtige Zwecke Einzelner abgibt, bewirkt er die Entſtehung der Kleinſtaaterei, des Duodezfürſten- und Municipalweſens. Der Particularismus, wie er ſich infolge des Kampfes zwiſchen Kaiſer- und Papſtgewalt in Deutſchland und Italien entwickelte, verhinderte die Conſtituierung

dieſer Länder zu nationalen Einheitsſtaaten, wie es Frankreich, England, Spanien u. a. wurden; er blieb fortbeſtehen, lange, lange Zeit, nachdem ſeine urſprüngliche Veranlaſſung bereits aufgehört hatte; er lähmte die politiſche Actionsfähigkeit der Deutſchen und Italiener nach außen, brachte ſie nicht ſelten unter fremden Einfluſs, zum Theil ſelbſt unter fremde Botmäßigkeit, und machte früh den Glanz der Kaiſerkrone zu einem weſenloſen Schemen.

Bei alledem erwies ſich der deutſche und italieniſche Particularismus, wenngleich ſchädlich im Sinne nationaler Machtentfaltung, doch vom größten und wohlthätigſten Einfluſs auf die geiſtige Cultur im allgemeinen. Die Kleinſtaaterei ſchuf eine Menge von localen Mittelpunkten, die, nicht bedeutend genug, um ihr ganzes Intereſſe von den Welthändeln abſorbieren zu laſſen, Luſt und Muße fanden, ſich der Pflege von geiſtigen Intereſſen und engumgrenzter materieller Wohlfahrt zu widmen. Unter den zahlreichen kleinen Fürſtenhöfen werden gar manche zu Stätten, wo Poeſie und Kunſt, verfeinerter Lebensgenuſs und veredelte Umgangsformen, Geſelligkeit und gute Sitte eine liebevolle und beiſpielgebende Pflege finden, während in den freien Städten und kleinen Republiken eine tüchtige, ſelbſtbewuſste Bürgerſchaft ſich bildet, die einerſeits Gewerbe, Induſtrie und Verkehr zu hoher Ausbildung und zu geſellſchaftlichem Anſehen bringt, andererſeits mit Ernſt und Eifer den Wiſſenſchaften zu obliegen beginnt. Die Wiſſenſchaften waren bisher faſt ausſchließliche Domäne der Geiſtlichkeit, namentlich der Kloſtergeiſtlichkeit geweſen, und hatten hiedurch jene zum

Theil einseitige und sterile Richtung genommen, die man als Scholastik bezeichnet; durch das Eingreifen des bürgerlichen Elementes kommt nun ein frischerer, rührigerer Zug in die wissenschaftliche Forschung, der sich besonders bei der Philosophie, der Astronomie und der Medicin bemerklich macht, und eine neue, bisher fast gänzlich vernachlässigte Disciplin vorbereitet und einleitet, die Naturforschung. Und gar, als das Interesse am classischen Alterthum zu erwachen, das Studium der antiken Literatur und Kunst und des Griechischen der Welt eine neue Leuchte zu entzünden beginnt, da sind es vorzugsweise die weltlich-bürgerlichen Kreise italienischen und deutschen Hof- und Städtewesens, die der neuen Offenbarung lauschen, sie begierig aufnehmen und verarbeiten, und damit eine neue umfassendere Weltanschauung, und den Anbruch einer neuen welthistorischen Epoche vorbereiten. Italiener und Deutsche, obwohl als Nationen zersplittert und zu politischer Ohnmacht verurtheilt, stehen während des ganzen Mittelalters an der Spitze der europäischen Cultur und Civilisation, und üben durch geistige Überlegenheit denjenigen maßgebenden Einfluss auf die Weltgeschicke, der ihnen auf politischem Gebiete sonst versagt bleibt. Ihnen verdankt die Welt die wichtigsten und folgenschwersten Entdeckungen und Erfindungen; die Kenntnis der Neuen Welt, des Compasses, der Buchdruckerkunst, des Schießpulvers knüpft sich an die Namen Columbus, Gioja, Guttenberg, Berthold Schwarz; das Wiedererwachen der Lichtwelt der Kunst aus langem, langem Schlafe, es knüpft sich an die Namen Cimabue, Giotto, Fiesole, Schongauer,

Holbein, Dürer; das glänzende Ergebnis wissenschaftlicher Forschung an die Namen Novara, da Vinci, Regiomontanus, Paracelsus, Copernicus; das gewaltige Streben nach Befreiung aus geistigen Fesseln an die Namen Savonarola, Reuchlin, Hutten, Luther; mit einem Worte, auf jedem Gebiete geistiger Thätigkeit sind die Italiener und Deutschen voran, werden zu Pfadfindern und Bahnbrechern der Cultur, und hiemit zu den einflussreichsten Elementen organischer Civilisationsentwicklung. Und bei näherem Zusehen wird man unwiderleglich finden, dass die Energie und Intensität des Geisteslebens dieser Völker sowohl unmittelbar als mittelbar aus dem Kampfe der weltlichen und geistlichen Gewalt entspringt, wenn auch die ursprünglichen streitenden Parteien, Kaiser und Papst, bald andere Form angenommen hatten, und an Stelle der Personen die Begriffe Staat und Kirche oder Wissenschaft und Dogma getreten waren. —

Spielen die Mittelmeerländer eine führende Rolle in der politischen, religiösen und culturellen Geschichte, so tritt ihre geistige Superiorität noch glänzender hervor, wenn man ihren Einfluss auf die ästhetische Bildung der Menschheit in Betracht zieht. Bildende Kunst, Musik und Dichtkunst finden hier ihre eigentlichste Heimstätte; nur hier entwickelt sich aus dem geläuterteren Sinne und dem feineren Gefühle der Begriff und der Genuss des Schönen. Die Baukunst abgerechnet, haben die alten Culturvölker des Ostens das Wesen der Kunst nicht zu erfassen vermocht; ihre Malerei hat sich nicht über primitive Schilderei, ihre Musik nicht über melodiöse Schallwirkung erheben können, während ihre,

übrigens technisch hochentwickelte, Bildhauerei unter dem Einflusse abstruser Weltanschauung in fratzenhaft bizarrem Formalismus gefangen blieb. Erst der mittelländische Hellenismus hat die Kunst in höhere Regionen zu erheben, ein allgemein giltiges, internationales Schönheitsideal aufzustellen gewusst; und als dieses Ideal später unter der Ungunst äußerer Verhältnisse eine Verdunklung erfahren, war es Italien, das es neuerdings zum Leben erweckt und der ganzen gesitteten Welt mitgetheilt. Die Fruchtbarkeit und Intensität der ästhetischen Ideen, die aus so kleinen Gebieten wie Griechenland und Italien im Alterthum und Mittelalter ausstrahlten, hat ihnen auf der ganzen Erdoberfläche sieghafte Verbreitung gegeben, und steht beispiellos da in der Geschichte der Entwicklung der Menschheit; die Ausbildung der Malerei, der Bildhauerei und der Musik zur Kunst im ästhetischen Sinne ist fast ausschließlich auf hellenisch-italischen, also auf mittelländischen Ursprung zurückzuführen.

Nicht minder spielt das Mittelmeer in der Dichtkunst eine große Rolle; es bietet den localen Hintergrund und den Schauplatz für die schönsten Sagen und Dichtungen, die unbeschadet ihres hohen Alters noch heute das Entzücken der gesitteten Welt bilden. Wer kennt nicht den Kampf um Troja, die Fahrt der Argonauten um das Goldene Vlies, die Irrfahrten des Odysseus und des Äneas, die Sagen von Jason und Medea, Bacchus und Ariadne, von Herkules, Theseus, Perseus, von Hero und Leander, und so viele andere, die sich alle innigst an das Mittelmeer knüpfen? Wer kann

die tausendfältigen Beziehungen der schönsten mittelalterlichen Sagen, von König Artus' Tafelrunde und vom heiligen Graal, von Parcival und Roland ꝛc. zum Mittelmeere verkennen? Es gibt den äußeren Rahmen ab zu Dante's „Göttlicher Komödie", zu Tasso's „Befreitem Jerusalem", zu Ariosto's „Rasendem Roland", zu Cervantes' „Don Quixote", zu Calderon's, Lope de Vega's, Corneille's und Racine's classischen Dramen, zu Fénélon's, „Télémaque", u. s. w.; es begeistert in neuerer Zeit Lord Byron zu seinem „Childe Harold" und seinem „Don Juan", und findet seine Verherrlichung in der größten, gedankenreichsten und formvollendetsten deutschen Dichtung, in Goethe's „Faust". (II. Theil, 2. und 3. Act.)

* * *

Hand in Hand mit dem bestimmenden und führenden Einflusse, den das Mittelmeerbecken (nämlich die dasselbe bewohnenden Völker), bis in das späte Mittelalter direct, und von da ab mindestens indirect auf die geschichtliche und culturelle Entwicklung der Menschheit ausgeübt, geht die hervorragende Bedeutung die demselben in der speciellen Geschichte des Seewesens zukommt. Infolge der durch die eigenthümliche geographische Lage und physische Beschaffenheit des Mittelmeerbeckens bewirkten außerordentlichen Erleichterung freundlichen und feindlichen Verkehres zwischen verschiedenartigen Racen und Nationen, musste sich eben hier auch das intensivste Leben auf der völkerverbindenden Wasserfläche selbst, mithin die Schiffahrt, ent-

wickeln. Thatsächlich spielt kein Meer der Erdoberfläche in der Geschichte der Schiffahrt eine nur annähernd wichtige Rolle als das Mittelmeer, und auch hierin spiegelt sich das mehrfach hervorgehobene geistige Übergewicht seiner Anwohner über andere Erdbewohner wieder. Die Schiffahrt wurde ja von anderen an der See lebenden Völkern ebenfalls seit Jahrtausenden betrieben, zum Theil sogar sehr lebhaft, wie im Indischen Ocean, in der Sundasee, im Gelben Meere; zweifelsohne auch, wiewohl wir hievon keine historische Kenntnis haben können, in den Archipels der Neuen Welt; doch sind dort Schiffahrtskunst und Schiffbau stationär geblieben, ohne einen Fortschritt, ein Streben nach Vervollkommnung zu zeigen. Der Malaye baut seine Prauen, der Chinese seine Dschunken, der Polynesier seine Canoes heute noch so, wie vor hundert, wie vor tausend Jahren; der Chinese kennt den Compass seit zweitausend Jahren, und ist trotzdem nur Küstenfahrer geblieben. Nur im Mittelmeere zeigt sich ein ununterbrochener Fortschritt in Schiffahrtskunst und Schiffbau, ein Fortschritt, der erst gegen Ende des Mittelalters von den nordeuropäischen Seestaaten überflügelt wird. Die geschichtliche Kenntnis des Seewesens und dessen praktischer Entwicklung knüpft sich im Alterthume ausschließlich, und im Mittelalter vorzugsweise an das Mittelmeer, wenngleich seit Beginn der Völkerwanderung ein von diesem unabhängiges Element, das Seewesen der Skandinavier, Friesen und Angeln selbständig in Erscheinung tritt.

Die Schiffahrt an und für sich wird zweifelsohne

ausgeübt, ſeitdem vernunftbegabte Lebeweſen die Küſten des Meeres, die Ufer von Seen und von Flüſſen bewohnen; ſie hat demnach gewiſs an ſehr verſchiedenen Punkten der Erdoberfläche originär ihren Anfang genommen, und hat jedenfalls die vorhiſtoriſche Epoche der Pfahlbauzeit ſchon die Bekanntſchaft mit der Schiffahrt zur Vorausſetzung. Es kann demnach durchaus nicht behauptet werden, daſs die Schiffahrt im Mittelmeergebiete begonnen habe; dagegen gehört dieſem das erſte „Schiff" an, deſſen in einer ſchriftlichen Urkunde erwähnt wird, nämlich die Arche Noah, die nach der bibliſchen Erzählung (1. Moſ., 6, 14,) zur Zeit der großen Sündflut das Menſchengeſchlecht und die Thierwelt vor gänzlicher Vernichtung bewahrte und ihren Inhalt auf dem Berge Ararat in Armenien, zwiſchen dem Schwarzen und Kaſpiſchen Meere, alſo im Mittelmeergebiete, abſetzte. Zwar kann die Arche noch kein Schiff im eigentlichen Sinne genannt werden, da ihr ein weſentliches Kriterium des Schiffes, die Lenkbarkeit und der Bewegungsmechanismus, fehlt; ſie repräſentiert nur einen rieſigen ſchwimmenden Trog, was auch ihr hebräiſcher Name Theba, d. i. Kaſten, andeutet; dagegen gibt die Bibel ausführlich ihre Bauart und ihre Dimenſionen an, und ſomit das erſte anſchauliche Bild eines Schiffbaues. Die Arche (ἀρχή = Anfang) war nach Moſis Beſchreibung aus Cedernholz gebaut, dreiſtöckig, mit einer ſeitlichen Thüre und oben mit einem Fenſter verſehen, von außen und von innen verpicht und enthielt zahlreiche Kammern; ſie hatte eine Länge von 300, eine Breite von 50 und eine Höhe von 30 hebräiſchen

Ellen, mithin ganz gewaltige Dimenſionen; ihre Herſtellung hatte mehrere Jahre erfordert. — In noch weit höherem Grade gehört dem Mittelmeere jenes erſte wirkliche Schiff an, das in der griechiſchen Heroenſage als Argo erwähnt wird (man beachte die etymologiſche Verwandtſchaft zwiſchen Arche und Argo); es war das Schiff, auf welchem Jaſon und ſeine Gefährten die Fahrt nach Kolchis um das Goldene Vlies antraten. Trotz des ſagenhaften und dichteriſchen Charakters des Argonautenzuges beruht derſelbe ohne Zweifel auf hiſtoriſcher Grundlage und dürfte in das 14. Jahrhundert vor Chriſti Geburt zu verlegen ſein. Von Jaſon's Schiff geben mehrere alte Autoren (Epimenides, Pindar, Valerius Flaccus u. a.) eine genaue Beſchreibung; ſie iſt von Wichtigkeit, da ſie hervorhebt, die Argo habe alle Schiffe, die man bisher geſehen, an Größe übertroffen, was den Schluſs zuläſst, daſs nur die Dimenſionen, nicht aber die Bauart der Argo, jener grauen Vorzeit als etwas Neues galten und demnach die griechiſche Schiffbaukunſt ſchon in der Heroenzeit auf einer verhältnismäßig hohen Stufe geſtanden haben muſs. Die Argo war ein „langes Schiff", von Fichtenholz gebaut, vorne und hinten mit Aufbauen verſehen und von 50 Rudern getrieben; ſtatt des Maſtes hatten, der Sage nach, die Götter eine Eiche aus dem dodonäiſchen Walde auf das Schiff gepflanzt. Die Erwähnung des Maſtes iſt gleichfalls von Wichtigkeit, da ſie auf Kenntnis und Gebrauch der Segel ſchließen läſst; auch wird die Erfindung der Segel einem Zeitgenoſſen des Jaſon zugeſchrieben, dem Dädalos, Erbauer des kretiſchen

Labyrinthes und älteſtem künſtleriſch-techniſchen Univerſalgenie der Griechen. Auch des Steuerruders wird ausdrücklich erwähnt; von den 50 Gefährten des Jaſon fungierte Tiphys als Steuermann, der ſcharfäugige Lynceus als Ausluger. Nach allem Geſagten war die Argo ein Schiff in des Wortes vollſter Bedeutung, mit Rudern und Segeln willkürlich bewegt und ſeemänniſch geſteuert; über ihre Dimenſionen ſind keine ziffermäßigen Angaben erhalten, doch müſſen ſie als ſehr anſehnliche angenommen werden; denn die 50 Ruder bedingen jedenfalls eine Bedienungsmannſchaft von einigen Hundert Köpfen und die 50 Helden, die das Schiff beſtiegen, ſind auch nicht ohne zahlreiche Gefolgſchaft zu denken. Daſs das Schiff Argo von Mit- und Nachwelt als ein Wunder angeſtaunt wurde, beweist auch die Mythe von deſſen Verſetzung unter die Sternbilder des Himmels.

Während der anderthalb Jahrhunderte, die zwiſchen dem Argonautenzuge und dem trojaniſchen Kriege lagen, müſſen Schiffbau und Schiffahrt bedeutende Fortſchritte gemacht haben; denn vor Troja erſchienen Agamemnon und ſeine Gefährten, nach Homer's unſterblichem Zeugniſſe, bereits mit einer gewaltigen Flotte von über tauſend Schiffen. Es waren dies aber keine „langen", ſondern flachgehende, kurze, ſogenannte „runde" Schiffe, die nur am Hintertheile mit einem Verdeck verſehen waren und in der Mitte einen Maſt mit einem einzigen Segel führten; die größten derſelben faſsten nur 120 Mann, und waren ſo leicht, daſs ſie ans Land gezogen werden konnten. Dies thaten die Griechen auch und benützten die Schiffe zur Befeſtigung

ihres Lagers vor Troja, daher auch die Ilias viel von dem „Kampf um die Schiffe“, nicht aber von Seegefechten zu berichten weiß. Übrigens findet sich in ihr ein genaues Verzeichnis der griechischen Schiffe; dieser Katalog, die sogenannte Boeotia, bildet die älteste Urkunde griechischer Geschichte und Länderkunde. Nach der Einnahme von Troja wurde die heimkehrende griechische Flotte zum großen Theile durch Stürme zerstreut und vernichtet; dies Geschick traf auch den „göttlichen Dulder“ Odysseus, der seine abenteuerreiche Heimfahrt auf gemieteten phönizischen Schiffen antreten mußte und dieser Umstand leitet zu dem wichtigsten seefahrenden Volke des Alterthums, den Phöniziern, hinüber.

Die Schiffahrt der Phönizier ist mindestens so alt, als die der Griechen, wenn sich auch ihre Anfänge in noch undurchdringlicheres Dunkel hüllen. Zur Zeit des trojanischen Krieges, also im 12. Jahrhundert vor Chr. Geb., war das Ägeische Meer bereits von einer großen Zahl von phönizischen Colonien und Handelsniederlagen erfüllt, die sowohl unter sich, als mit dem Mutterlande an der syrischen Küste einen lebhaften Verkehr unterhielten, und die sich mit großer Raschheit gegen Westen ausbreiteten. Im 11. Jahrhundert colonisierten die Phönizier bereits die Inseln Sicilien, Sardinien und Malta, die Nordküsten von Afrika und die mittelländischen Küsten von Spanien; ja sie drangen selbst durch die Säulen des Herkules und setzten sich an den atlantischen Küsten Afrikas und Spaniens fest, an der letzteren das berühmte Emporium Gades (Cadix), gründend. Unter König Hiram von Tyrus, 1001—967 v. Chr. Geb.,

ſegelten ſie ſchon bis Britannien und in die Nordſee (von wo ſie als geſchätzteſte Waren Metalle, namentlich Zinn, und Bernſtein brachten), und durch das Rothe Meer bis Indien. Über Bauart, Größe und Ausrüſtung der älteſten phöniziſchen Schiffe iſt nichts Näheres bekannt, doch bedingt ſchon die weite Ausdehnung ihrer Fahrten einen gewiſſen Grad von Vollendung, da ſie die erſten waren, die ſich von der Küſtenſchiffahrt zu emancipieren und in die hohe See hinauszuſteuern wagten. Indem die Phönizier hiebei den Lauf ihrer Schiffe nach den Geſtirnen richteten, und letztere daher regelmäßig und genau beobachteten, legten ſie den Grund zur nautiſchen Aſtronomie, und erwarben ſich hiedurch ein unverlöſchliches Verdienſt um die Schiffahrt. Nicht minder machten ſie große Fortſchritte im Schiffbau, und zu den Zeiten des erwähnten König Hiram hatte derſelbe bereits eine hohe Stufe von Vollkommenheit erreicht; man unterſchied damals ſchon „lange“ und „runde“ Schiffe, je nachdem ſie mehr kriegeriſchen oder commerciellen Zwecken dienten; für die erſteren wurden mehr die Ruder, für die letzteren mehr die Segel verwendet. Sowohl die eigentlichen Kriegsſchiffe νῆες μακραι, als die Handelsſchiffe, γαυλοι, konnten bereits Beſatzungen von zwei- bis dreihundert Mann aufnehmen; außer dieſen hatten die Phönizier noch eine dritte Art von leichten kleinen Fahrzeugen, Jonken genannt, die aus einem Gerippe von Papyrusſtäben beſtanden, die mit Thierhäuten überzogen waren. (Sollte etwa eine etymologiſche oder ſonſtige Verwandtſchaft zwiſchen den phöniziſchen Jouken und den chineſiſchen Dſchunken beſtehen?) Der Gebrauch des

Ankers findet sich bei den Phöniziern zuerst; seine Erfindung wird dem Eupalamus aus Tyrus zugeschrieben. Überhaupt galten im Alterthume die Phönizier als die geschicktesten Seeleute; selbst andere seefahrende Nationen verwendeten mit Vorliebe phönizische Steuerleute, und König Salomo bediente sich zu seinen großen Seeunternehmungen ausschließlich phönizischer Schiffe und Mannschaften. Auch die Ägypter, die ab und zu einen gewaltigen Anlauf nahmen, sich den Ocean zu erschließen, nahmen hiezu stets die Hilfe der Phönizier in Anspruch, und überließen ihnen namentlich den mittelländischen Seehandel vollständig.

Den Phöniziern erwuchsen aber bald übermächtige Nachbarn in den Assyriern, die im 8. Jahrhundert v. Chr., unter ihren Königen Tiglat-Pilesar und Salmanassar, durch Eroberung des Reiches Damascus sich an der syrischen Küste festsetzten. Die Phönizier konnten den neuen Eroberern umsoweniger für die Dauer widerstehen, als sie keinen einheitlichen Staat bildeten, sondern in eine Anzahl unabhängiger, sich gegenseitig aus Handelsconcurrenz befehdender Kleinstaaten zerfielen, deren blühendste Tyrus, Sidon, Berythus, Byblus und Aradus waren; die vier letztgenannten mussten bald, wiewohl widerwillig und unter zahlreichen Empörungen, sich der Herrschaft der Assyrier unterwerfen, und dergestalt diesen den Kern einer Seemacht liefern, die in der Folge, und im Zusammenhange mit den ferneren Geschicken des assyrisch-babylonischen Reiches, an die Meder und an die Perser übergieng. Nur Tyrus, die reiche und mächtige Inselstadt, konnte sich noch durch längere Zeit unabhängig erhalten,

und namentlich den Angriff des Königs Salmanaſſar, im Jahre 730 vor Chr., ſiegreich zurückweiſen. Bei dieſer Gelegenheit erwähnt die Weltgeſchichte der erſten großen Seeſchlacht; die tyriſche Flotte ſchlug durch ihre größere Gewandtheit im Manövrieren die an Zahl fünffach überlegene aſſyriſche, und zwar kam hiebei die Stoßtaktik, nämlich das Anrennen und Indengrundbohren des Gegners mittelſt des ſcharfen Schiffſchnabels, zur Anwendung. Da die aſſyriſche Flotte aus den Schiffen der unterjochten Phönizier beſtand, ſo mag die Unluſt der letzteren, zum Vortheile fremder Unterdrücker gegen Landsleute zu fechten, zur Niederlage der erſteren beigetragen haben. Aber trotz dieſer glänzenden Abwehr kam auch Tyrus immer mehr und mehr in die Abhängigkeit vom aſſyriſch-babyloniſchen Reiche, namentlich ſeitdem die reichſten und angeſehenſten tyriſchen Familien in die afrikaniſche Colonie Karthago ausgewandert waren und dieſe von der Mutterſtadt losgeriſſen und unabhängig gemacht hatten. In die Aufſtände der Iſraeliten gegen die Babylonier und in die Kriege der letzteren gegen Ägypten mitverwickelt, kam Tyrus vorübergehend unter ägyptiſche Herrſchaft, und wurde endlich im Jahre 567 v. Chr. vom babyloniſchen König Nebukadnezar nach 13jähriger Belagerung definitiv unterworfen (ob durch Eroberung oder Vertrag, iſt ungewiſs). Von da an iſt es mit der nationalen Exiſtenz der Phönizier vorbei; ſie kamen nach dem Falle des babyloniſchen Reiches an die Perſer, ſpielten jedoch unter dieſen als das Hauptelement der perſiſchen Seemacht im Mittelmeere noch eine gewiſſe Rolle, ſowie die Städte

Tyrus und Sidon dem Namen nach noch eigene Könige behielten, bis sie allmählig auch ihren ethnographischen Charakter einbüßten, und unter den übrigen Syriern aufgiengen.

Eine eigenthümliche Stelle in der Geschichte der Schifffahrt nehmen die Ägypter ein; diese ist wesentlich bedingt von dem belebenden Elemente des eigenartigen Landes, vom Nil. Bekanntlich hieng und hängt in Ägypten alles Leben und Gedeihen, Fruchtbarkeit und Wohlstand vom Nil und seinen regelmäßigen Überschwemmungen ab; er galt demnach seit dem grauesten Alterthume als der Erhalter und Wohlthäter des Landes, und genoss, als Osiris personificiert, göttliche Verehrung. Indem aber der Nil vom Meere, bei den alten Ägyptern als Typhon personificiert, verschlungen wird, erschien dieses als der Mörder des Wohlthäters, und somit in einer hassenswerten Gestalt. Demnach hatten die alten Ägypter eine Abneigung gegen das Meer, namentlich gegen das den Nil verschlingende Mittelmeer; und die Priester, denen daran gelegen war, alle fremden Einflüsse vom Volke fernzuhalten, unterstützten und nährten diese Abneigung; auch war der Holzmangel Ägyptens dem Schiffbaue hinderlich. Andererseits erkannten die Könige in der Seeschiffahrt und dem Seehandel die Quellen zur Vergrößerung ihrer Macht und versuchten, die Abneigung der Priesterschaft und des Volkes gegen das Seewesen zu bekämpfen. Aus diesen, sich diametral entgegengesetzten Tendenzen erklärt sich die sonderbare Erscheinung, dass das über zwei Seeküsten verfügende Ägypten von Zeit zu Zeit gewaltige

Anläufe nimmt, um eine große Seemacht zu werden, und es doch nie dauernd dazu bringen kann. Nur auf dem Nil, dem heiligen Strome, entwickelt ſich eine nationale Schiffahrt und kommt zu hoher Blüte; die Nilſchiffer bilden eine zahlreiche Claſſe des ſtreng in Kaſten gegliederten Volkes und geben der Schiffahrt eine höchſt originelle Form. Da das Land kein Schiffbauholz erzeugt, machen ſie ſich thönerne Schiffe! Eine mehrfache Reihe hohler irdener Gefäße wird durch einen Rahmen aus Palmenholz miteinander zu einer Art großer Schwimmblaſe verbunden, über den Rahmen ein Geflecht von Tamariskenſträuchern gelegt, in deſſen Mitte ein Akanthusſtamm als Maſt mit einem Segel aus Papyrus befeſtigt, und das Schiff iſt fertig. Außer dieſen typiſchen Nilboten, die ſich durch Jahrtauſende bis ins Mittelalter hinein erhalten haben, hatten die alten Ägypter aber auch vollkommenere, aus kurzen Akanthusbrettern gezimmerte Nilſchiffe, die ſie Baris nannten, und mit welchen ſie die Fahrt ſelbſt über die Katarakte wagten. — Sobald es ſich aber darum handelte, die Schiffahrt auf das Meer auszudehnen, verſagte ſowohl das todte als das lebende Material; daher blieben auch die grandioſen, mit ungeheuren Mitteln ins Werk geſetzten maritimen Pläne des Königs Ramſes II. (1388—1322 vor Chr. Geb.) ohne dauernde Wirkung. Ramſes ließ, durch phöniziſche Werkleute und aus vom Libanon geholtem Holze eine Flotte von 400 Schiffen erbauen, und zwar an den Küſten des Rothen Meeres; um ſich die Prieſterſchaft günſtig zu ſtimmen und ſie für das Seeweſen zu intereſſieren, machte er dem

Tempel von Theben ein aus Cedernholz gebautes Riesenschiff von 280 Ellen Länge zum Geschenke; er legte ein Netz von Canälen an, und fasste als erster den großen Gedanken, das Mittelländische mit dem Rothen Meere durch einen Schiffahrtscanal zu verbinden; er erwarb und verbesserte die Häfen von Elath und Eziongeber; doch alles vergebens, denn gleich nach seinem Tode kehrten die Ägypter der ihnen unsympathischen Seeschiffahrt wieder den Rücken. — Ein zweites mächtiges Auflodern königlichen Unternehmungsgeistes hatte 7 Jahrhunderte später, unter Neko (616—600 v. Chr.), statt; dieser nahm den Plan des Ramses, die Durchstechung der Landenge von Suez, wieder auf, allerdings auch, ohne ihn zu Ende zu bringen, und machte seine Regierung durch die erste Umschiffung Afrika's denkwürdig. Die Expedition gieng auf Neko's Befehl, von phönizischen Seeleuten geführt, vom Rothen Meere aus und gelangte, immer hart an der Küste segelnd, um das Cap der guten Hoffnung (zweitausend Jahre vor Vasco de Gama), und durch die Meerenge von Gibraltar, nach dreijähriger Dauer wieder nach Ägypten zurück. Herodot berichtet, die Schiffer hätten während dieser Reise eine Zeitlang die Sonne im Norden gesehen, und hält daher die ganze Reise für fabelhaft; nicht ahnend, dass dieser Umstand, den das Alterthum in seiner Unkenntnis von der Kugelgestalt der Erde sich nicht erklären konnte, eben das glänzendste Zeugnis dafür ablegt, dass die Reise thatsächlich stattgefunden hat! — Des Neko Enkel, Apries (594—570 vor Chr.), und des letzteren Nachfolger Amasis (570—526) brachten die ägyptische Schiffahrt und

namentlich den mittelländiſchen Seehandel zwar in die Höhe, aber hauptſächlich durch Vermittlung der Griechen, denen der Hafen Naukratis im Nildelta als Stapelplatz eingeräumt wurde; beſonders Amaſis, der weitausſehende maritime Pläne hatte, und darüber mit dem babyloniſchen, dann mit dem perſiſchen Reiche in Conflict gerieth, ſah ſich genöthigt, ſeine maritime Stütze im griechiſchen Elemente zu ſuchen, da die Phönizier bereits in die Abhängigkeit ſeiner Gegner gekommen waren, und aus den Ägyptern ſelbſt ſich einmal durchaus keine Seeleute ſchnitzen ließen. Von ſeinem Bundesgenoſſen, dem Tyrannen Polykrates von Samos, dem beſten Seemanne ſeiner Zeit, unterſtützt, eroberte Amaſis die an guten Häfen und Schiffbauholz reiche Inſel Cypern und machte ſie zum blühendſten Stapelplatz des Mittelmeeres; überhaupt brachte er Ägypten auf den Höhepunkt ſeiner Macht und Ausdehnung, doch war dieſer nur von kurzer Dauer, denn ſofort nach Amaſis' Tode brach das Verhängnis über das alte Pharaonenreich herein; es wurde zunächſt von der neu aufſtrebenden Großmacht, dem Perſerreiche, verſchlungen, 525, und büßte ſeine nationale Exiſtenz für immer ein. Die ſpäteren Blüteepochen Ägypten's kommen auf Rechnung fremder Eroberer und Dynaſtien; eines nationalen Aufſchwunges hat es ſich nicht mehr fähig erwieſen.

Das ziemlich gleichzeitige Zurücktreten der Phönizier und der Ägypter aus der Reihe der ſelbſtändigen Völker kam, auf dem Gebiete des Seeweſens, hauptſächlich den Griechen zuſtatten, die auf dieſem ja ſchon von altersher eine hervorragende Stelle eingenommen hatten und nunmehr

zum wichtigsten und ersten der seefahrenden Völker wurden. Zwar entwickelten sich gleichzeitig im Osten und im Westen Griechenlands zwei bedeutende Seemächte, die persische und die karthagische; doch keine derselben wurde der Entwicklung der griechischen Schiffahrt sehr hinderlich. Die persische Seemacht ermangelte, soweit wenigstens das Mittelmeer in Betracht kommt, des nationalen Charakters und somit der inneren Lebenskraft; ihr lebendes und todtes Flottenmaterial wurde theils von den Jouiern (den kleinasiatischen Griechen), theils von Phöniziern und Syrern, also durchwegs von unterjochten Völkerschaften, beigestellt; die karthagische Seemacht hinwieder machte den Griechen keine Concurrenz, da sie ihr Actionsgebiet hauptsächlich in den Westen des Mittelmeeres und an die atlantischen Küsten erstreckte, während der Tummelplatz der griechischen Schiffahrt zumeist auf die östliche Hälfte des Mittelmeeres beschränkt blieb.

Wenn von griechischem Seewesen gesprochen wird, muss man wohl im Auge behalten, dass sich dieses einerseits, entsprechend der Zersplitterung des griechischen Volkes in eine große Anzahl selbständiger Staaten und Gemeinwesen, in politischer und commercieller Hinsicht auf die mannigfachste und verschiedenartigste Weise entwickelte und daher durchaus nicht unter Einen Hut gebracht werden kann; dass ihm andererseits aber das gemeinsame nationale Band, der specifisch hellenische Geist, in nautisch-technischer Hinsicht doch wieder den Stempel der Einheitlichkeit aufdrückte. Wenn demnach von den Zwecken und Zielen, dem Umfang, der Ausbreitung, der Blütezeit und der Machtentfaltung des

griechiſchen Seeweſens die Rede ſein wollte, ſo müſste dieſe in eine lange Reihe ſtreng geſonderter Specialgeſchichten zerfallen, was, ſelbſt andeutungsweiſe, den engen Rahmen vorliegender Skizze weit überſchreiten müſste; in Bezug auf das Techniſche der Schiffahrt und des Schiffbaues aber läſst es ſich ganz gut unter einen gemeinſchaftlichen, einheitlichen Geſichtspunkt bringen. Vor allem ſpringt hiebei in die Augen, daſs die Griechen, trotz ihrer großen Vertrautheit *mit* und Liebe zu dem Meere, trotz ihrer Fertigkeit im Schiffbau und ihrer Geſchicklichkeit im Rudern, Segeln und Steuern, doch eigentlich ſtets nur Küſtenfahrer blieben, und ſich nicht gerne in die hohe See begaben. Sie ſcheinen nie über das Mittelmeer hinausgekommen zu ſein; daher hat ihnen auch die nautiſche Aſtronomie, die Geographie, die Meteorologie, die Länder- und Völkerkunde *unmittelbar* weniger Entdeckungen zu verdanken als den Phöniziern, Karthagern, und ſelbſt den Ägyptern. Dagegen gebürt ihnen das unſterbliche Verdienſt, die Entdeckungen und Erfahrungen der anderen Völker geſammelt, in ein Syſtem gebracht, wiſſenſchaftlich bearbeitet und der Nachwelt überliefert zu haben. Der ſcharfſinnige, beobachtende, nach Vollkommenheit ſtrebende helleniſche Geiſt, der auf ſämmtlichen Gebieten der Intelligenz ſo Großes geſchaffen, konnte ſich natürlich auch das des ihm ſo naheliegenden Seeweſens nicht entgehen laſſen, und muſste auf dieſem zu voller Bethätigung kommen. Die ungemein reiche Gliederung der Küſten Griechenlands und des von Griechen bewohnten Kleinaſien's, die große Menge und räumliche Nähe der Inſeln, die dichte Bevölkerung derſelben, die Mannig-

faltigkeit der Producte und die Leichtigkeit ihres Austausches, das rasche und gleichzeitige Aufblühen unzähliger Städte und Kleinstaaten, alle diese Umstände wirkten zusammen, um die Griechen in erster Linie auf den Verkehr untereinander anzuweisen, und in diesem die volle Befriedigung aller Bedürfnisse, die Erreichung aller Wünsche finden zu lassen. Es war gewissermaßen die Natur selbst, die sie auf die interne, auf die Küstenschiffahrt hinwies und beschränkte. Die gleichen Umstände hatten aber auch zur Folge, dass sich die griechische Schiffahrt mehr nach der kriegerischen als nach der commerciellen Seite hin ausbildete. Die physische Beschaffenheit des Landes sowohl als die Geistesrichtung seiner Bewohner förderten die Zersplitterung in eine große Anzahl selbständiger Gemeinwesen, in welchen sich der Municipalgeist und der Localpatriotismus oft mächtiger erwiesen, als das gemeinsame, das ganze Hellenenthum umschlingende nationale Band; daher sich auch seit dem grauesten Alterthum die einzelnen griechischen Staaten fortwährend befehdeten, gleichviel, ob sie monarchische, aristokratische oder demokratische Verfassung hatten. Bei der insularen Beschaffenheit eines großen Theiles dieser Staaten konnte die Befehdung nur zur See erfolgen, und selbst die am Festlande gelegenen sahen sich infolge ihrer tief eingeschnittenen buchtenreichen Küsten zu Angriff und Abwehr auf die See angewiesen. Rechnet man noch hinzu, dass der außerordentlich große und reiche Verkehr auf den griechischen Gewässern den Seeraub seit je zu einem sehr lockenden und einträglichen Geschäfte machte, dem sich viele Inselgriechen,

und namentlich die Bewohner der kleinasiatischen Küsten mit Eifer hingaben, so kann es nur natürlich erscheinen, dass das griechische Seewesen früh einen kriegerischen Charakter annahm, und hauptsächlich nach Vervollkommnung der Kriegsschiffe strebte. In dieser Richtung übertrafen denn auch die Griechen alle übrigen seefahrenden Nationen; sie wurden so sehr Meister im Bau von Kriegsschiffen und in der Kunst, dieselben gewandt zu regieren, dass sie zur Zeit, als die Perser Phönizien und Ägypten eroberten, den Pontus und Kleinasien in ihre Gewalt brachten und somit zu einer ausgedehnten Seemacht gekommen waren, bereits imstande waren, dem Vordringen Asien's gegen Europa auch zur See Halt zu gebieten. Allerdings darf man auch nicht vergessen, dass dem berühmten Siege des Themistokles bei Salamis über des Xerxes Riesenflotte, 480 vor Chr. Geb., eine tausendjährige Entwicklungsperiode griechischer Schiffahrt vorangeht.

Es sei nochmals betont, dass dieser Entwicklungsgang, dessen Ursprung sich im sagenhaften Dunkel der Vorzeit verliert, und aus welchem im Vorhergehenden einzelne Phasen flüchtig skizziert worden sind, an zahlreichen Orten ganz selbständig begonnen hat und in parallelen Bahnen nebeneinander dahinzieht, durch nichts Anderes verknüpft als durch den Genius des Hellenenthums. An der Ausbildung griechischen Seewesens erscheinen hauptsächlich betheiligt: die Inseln Kreta, Rhodos, Cypern, Samos, Paros; die kleinasiatischen Städte Phocäa — (die schon im 7. Jahrh. v. Chr. Colonien in Hispanien und Gallien, darunter Massilia, gründete), — Phaselis, Milet,

Ephesus, Smyrna; auf dem griechischen Festlande: Athen, Korinth, und die hart an der Küste gelegene Insel Ägina; endlich die in Süditalien und auf Sicilien befindlichen griechischen Colonien Tarentum, Sybaris, Messana, Syracus. Namentlich aber waren es Athen und Korinth, diese beiden Brennpunkte hellenischer Cultur, die sich um das Seewesen verdient machten, während das aristokratische Sparta, dessen Gesetze den freien Bürgern Handel und Gewerbe verboten, mit ziemlicher Geringschätzung auf das Seewesen herabblickte, und selbst dem Seekriege keinen Geschmack abzugewinnen vermochte; so tapfer die Spartaner auch zu Lande waren, so wenig eigneten sie sich zu Seeleuten, und ihre hiebei gemachten unliebsamen Erfahrungen ließen sie dem ihnen abholden Elemente schließlich ganz entsagen. Diese eine Ausnahme abgerechnet, erwiesen sich alle Griechen als tüchtige Seesoldaten und Matrosen, und ganz besonders als vorzügliche Schiffbauer; in letzterer Kunst zeigten sie sich selbst den Phöniziern entschieden überlegen. Indem die Griechen, den obberührten Umständen entsprechend, ihr Hauptaugenmerk auf die kriegerische Ausgestaltung des Seewesens richteten, suchten sie ihre Schiffe derart zu construieren, dass diese bei aller nöthigen Festigkeit möglichst leicht, schnellfahrend und gut lenkbar seien; in diesem Bestreben schufen sie den Grundtypus des eigentlichen Kriegsschiffes, wie er sich, unter verschiedenen Namen zwar, im wesentlichen aber unverändert, über zwei Jahrtausende, bis in das späte Mittelalter christlicher Zeitrechnung hinein erhalten hat. Der Name dieses Typus,

Galeere, gehört einer viel ſpäteren Zeit an, die Erfindung desſelben aber den alten Griechen, etwa 700 Jahre vor der chriſtlichen Zeitrechnung.

Die erſten Grundzüge des Galeerentypus finden ſich bereits in den leichten Jagdſchiffen, mit welchen die Bewohner der Stadt Phaſelis in Cilicien ſeit älteſten Zeiten auf Seeraub auszogen. Dieſe Schiffe, nach ihrem Urſprunge Phaſeli (φασηλαι) genannt, waren lang und ſchmal, und hatten eine Ruderbank mit bis zu 50 Ruderern beſetzt, daher ſie ſehr ſchnell fuhren und leicht beweglich waren. Dieſe Schiffe fanden zu Kriegszwecken, auch anderwärts Nachahmung, und beſonders zu Korinth vervollkommnende Ausgeſtaltung. Da nämlich die Korinther infolge ihres kaufmänniſchen Unternehmungsgeiſtes und der glücklichen Lage ihrer Stadt unter allen Griechen den lebhafteſten Seehandel trieben und allerzeit reichbeladene Flotten unterwegs hatten, fühlten ſie auch zuerſt das Bedürfnis nach einem ausreichenden Schutze derſelben, und ließen daher ihre koſtbaren Handelsfahrzeuge durch wohlausgerüſtete Kriegsſchiffe begleiten. Um den letzteren noch größere Schnelligkeit zu verleihen, erſetzten ſie die bisher übliche eine Ruderbank durch deren mehrere, und durch dieſe Neuerung, die etwa in das Jahr 700 v. Chr. fällt, war der ſpecifiſche Galeerentypus gegeben. Nunmehr wurden die Kriegsſchiffe nach der Anzahl der Ruderbänke claſſificiert und benannt; man unterſchied Zwei-, Drei-, Vier-, Fünfruderer ꝛc. Dieſe korinthiſche Einrichtung fand alsbald bei allen Griechen Eingang, und wurde ſomit zu einer nationalen; am häufigſten

wendete man drei oder fünf Ruderbänke an, und nannte die Schiffe danach Trieren, τριήρες, und Penteren, πεντήρες; namentlich ist es die griechische Triere, die das kaum veränderte Modell zur späteren römischen Trireme und mittelalterlichen Galeere abgab. Der all diesen Schiffstypen gemeinsame hauptsächlichste Motor ist das Ruder; sie führen zwar auch Maste und Segel, doch nur zur Unterstützung der ersteren; der Gebrauch der Segel allein wird der langsameren schwerfälligeren Handelsschiffahrt überlassen. Und hiemit vollzieht sich eine wichtige Classification der Schiffahrt überhaupt, indem nunmehr das Ruderschiff zum Kriegsschiff, das Segelschiff hingegen zum Kauffahrer wird; diese Theilung liegt in der Natur der Sache; das Handelsschiff, das weite Fahrten macht und sich daher für lange Zeit verproviantieren muss, überdies mit dem Raume zur Aufnahme der Fracht geizt, kann keine so zahlreiche Mannschaft an Bord nehmen, als zur Bedienung der Ruder erforderlich ist, und sieht sich daher in erster Linie auf den Wind angewiesen; das Kriegsschiff hingegen, das meist keine langen Reisen zu machen hat und dessen erstes Erfordernis Präcision und Schnelligkeit ist, muss sich von Wind und Wetter unabhängig machen und die Willkürlichkeit seiner Bewegung durch mechanische Kraft wahren. Hieraus erhellt, dass in Bezug auf nautische Technik jener Zeit das Ruder den Vorrang vor dem Segel behauptet, und daher auch der gesammten Navigation den charakteristischen Stempel aufdrückt; und mit der Schaffung der griechischen Trieren tritt demnach die erste historische Periode der

technischen Nautik, die Epoche der Ruderschiffahrt, klar und bestimmt in die Erscheinung.

Die mit dem bahnbrechenden Vorgehen Korinth's beginnende Blütezeit griechischen Seewesens erreicht ihren Culminationspunkt durch Athen. Letzterem Staate, durch seine hohe Cultur zum geistigen Mittelpunkte und zum tonangebenden Führer des gesammten Griechenthums geworden, gelingt es, die disparaten Elemente desselben in der Stunde der höchsten Gefahr zu einer nationalen That von der größten welthistorischen Bedeutung zu vereinigen. Wie bereits mehrfach erwähnt, hatte sich in der ersten Hälfte des 6. Jahrhunderts v. Chr. Geb. in Asien eine Großmacht gebildet, die mit überraschender Expansion gegen den Westen vordrang: das Reich der Perser. Von kriegerischen Königen geführt, hatten die Perser binnen kurzer Zeit Kleinasien, das babylonische Reich, Syrien und Ägypten erobert, und somit das östliche Ende des Mittelmeeres umklammert; an der Wende des 6. und 5. Jahrhunderts begannen sie bereits nach Europa herüberzugreifen und setzten sich im Norden Griechenlands, an der untern Donau, fest. Die in zahlreiche Republiken und Tyrannien zersplitterten Griechen erscheinen den persischen Eroberungen gegenüber zuerst in einer schwankenden Rolle, als unverlässliche Bundesgenossen, die particularistische Zwecke verfolgen, und je nach den augenblicklichen Erfolgen der Perser ihnen bald helfen, bald Ungelegenheiten bereiten; bis die Perser, dieses Zustandes müde geworden, die gewaltsame Unterjochung des gesammten Griechenland beschließen. Diese Gefahr ließ nun auch in den Griechen Europa's das nationale

Bewuſstſein aufleben, und mannhaft wehrten ſie ſich gegen die zahlloſen Scharen der Aſiaten, die nun ihr Land überſchwemmten; aber trotz Marathon und Thermopylä hätten ſie doch endlich der ungeheuren Übermacht erliegen müſſen, hätte nicht der kluge, in das Gewand eines Orakelſpruches gehüllte Rath des Atheners Themiſtokles, das Heil des Vaterlandes hinter „hölzernen Mauern“ zu ſuchen, die Entſcheidung des Kampfes auf das Meer hinübergeſpielt. Was konnten die hölzernen Mauern wohl anderes bedeuten als die Schiffe, in deren Bau und Führung die ſeegewandten Griechen Meiſter waren? Athen gieng mit gutem Beiſpiele voran; unter Themiſtokles' Leitung wurden die Buchten des Piräus zum befeſtigten Kriegshafen eingerichtet und mit großartigen Schiffswerften und Arſenalen ausgerüſtet; eine ſyſtematiſche jährliche Vermehrung der atheniſchen Kriegsflotte wurde geſetzlich feſtgeſetzt, der vierte Stand der Bürgerſchaft Athen's, die Thetes, wurde zum Flottendienſt verpflichtet und in Sold genommen; die Koſten des Baues, der Ausrüſtung und der Beſoldung der Flotte wurden auf ſämmtliche Staatsangehörige vertheilt, die reichen Erträge der Silberbergwerke von Laurion ausſchließlich dieſem Zwecke gewidmet; und indem die übrigen Staaten, ſelbſt das unſeemänniſche Sparta, dieſem Beiſpiele folgten, ſchufen die Griechen ſich in dem kurzen Zeitraume zwiſchen 490—480 eine ſo tüchtige und mächtige Flotte, daſs ſie nicht nur in den Seeſchlachten von Salamis, 480, und Mykale, 479, die überlegenen perſiſchen Flotten glänzend ſchlagen, ſondern ſogar einen offenſiven Seekrieg beginnen, und nach 30jähriger Dauer

ſiegreich beenden konnten. Sie entriſſen während desſelben den Perſern die Inſel Cypern und die kleinaſiatiſchen Küſten, benahmen ihnen hiemit die beſten Stützpunkte ihrer Seemacht und veranlaſsten ſie hiedurch, allen weiteren Eroberungsverſuchen in Europa definitiv zu entſagen; nicht minder bereiteten ſie hiemit den großen Umſchwung vor, der in nicht ferner Zeit den gewaltigen Vorſtoß Europa's gegen Aſien bringen ſollte. Die Seeſchlacht von Salamis, durch welche Griechenland vor der drohenden Vernichtung gerettet und Europa's Führerrolle in der Weltgeſchichte für alle Zukunft ſichergeſtellt wurde, iſt das erſte hiſtoriſche Beiſpiel der Entſcheidung der Erdengeſchicke durch eine Flottenaction; zugleich ein glänzender Beweis, wie maßgebend das Seeweſen im allgemeinen und das des Mittelmeeres im beſonderen in den Entwicklungsgang der geſammten Menſchheit eingreift. Was wäre aus Europa, was aus der ganzen irdiſchen Welt geworden, wenn aus dem Kampfe der Schiffe nicht der belebende helleniſche Geiſt, ſondern aſiatiſche Deſpotie, perſiſche Satrapenwirtſchaft, der Fanatismus und die Indolenz der Orientalen ſiegreich hervorgegangen wäre?

Die Schlacht von Salamis zeigt das griechiſche Seeweſen, unter der Hegemonie Athen's, auf dem Höhepunkte ſeiner Blüte. Mag auch die Angabe Herodot's, der die Flotte des Xerxes aus 1207 „großen" Kriegsſchiffen, 3000 Laſtſchiffen und 220 Schiffen der Bundesgenoſſen mit einer Beſatzung von 541.000 Mann beſtehen läſst, ſtark übertrieben ſein, ſo iſt doch ihre große numeriſche Überlegenheit gegenüber der griechiſchen zweifellos; die letztere zählte 380

Trieren, einschließlich der kleineren Fahrzeuge. Immerhin auch eine imposante Macht; denn auf die Größe der griechischen Schiffe läßt der Umstand schließen, daß sie bis zu 400 Ruderer hatten. Aber den Sieg verdankten sie nicht ihrer Größe, sondern ihrer leichten Manövrierfähigkeit, infolge welcher sie die schwerfälligen phönizischen Schiffe, die den Kern der persischen Flotte bildeten, mit Erfolg rammen konnten, selbst aber deren Choc auszuweichen vermochten. So kam es, daß die Griechen in dieser gewaltigen Action nicht mehr als 40 Schiffe verloren; allerdings kam ihnen zustatten, daß der im engen Hafen angegriffene Feind seine Übermacht nicht zu entfalten vermochte; auch mögen die Jonier lieber vorzeitig die Flucht ergriffen, als gegen ihre Stammesgenossen ernstlich gekämpft haben. Jedenfalls aber erwies sich sowohl die Technik des Schiffbaues als die Taktik der Griechen dem Gegner weit überlegen.

Mit dem Seewesen der Griechen in dieser Blütezeit hat sich die Archäologie viel und mit Erfolg beschäftigt; die einschlägigen Arbeiten von Heyne, Berghaus, Funke, Böckh, Graser u. a. geben ein klares und anschauliches Bild desselben; namentlich wird durch diese Forschungen die Form der Kriegsschiffe festgestellt. Der Schiffskörper oder Rumpf des griechischen Schiffes nähert sich hinsichtlich der Construction und des äußeren Ansehens bereits dem der neueren Zeit; er besteht aus einem scharfen Kiel mit Vorder- und Hintersteven; im Kiel erscheinen die Spanten eingelassen, die mit einer inneren und äußeren Haut (Balken- und Bretterverkleidung) zum Schiffskörper verbunden sind.

Über dem Kiel, durch eine ſtarke Balkenlage abgeſchloſſen, befindet ſich der zur Aufnahme des Ballaſtes beſtimmte Kielraum, und über dem letzteren der eigentliche Schiffsraum, bei den größeren Schiffen in mehrere Decke getheilt; an der Innenſeite der Schiffswände befinden ſich beiderſeits die Ruderbänke, und zwar übereinander, und ſo viele, als das Fahrzeug Decke hat; hieraus erhellt, daſs die griechiſchen Kriegsſchiffe ſehr hochbordig waren und bedeutend größere Dimenſionen gehabt haben müſſen, als die mittelalterlichen Galeeren, was übrigens auch ſchon aus den ſtärkeren Beſatzungen der erſteren hervorgeht. Der Ruder wegen befinden ſich in den Seitenwänden zahlreiche Luken; zuweilen ſind die Seitenwände ſogar durch einen von einem Ende des Schiffes bis zum andern fortlaufenden Spalt durchbrochen, und wird dann das obere Deck nur durch die Spanten und mittelſchiffs angebrachte Stützpfeiler getragen. Am Vorderſteven war die Ramme, ἔμβολον, angebracht, ein ſtarker, wagrecht vorſtehender und mit metallener Spitze verſehener Balken, nahe an der Waſſerlinie; die Ramme, die zuweilen verdoppelt oder verdreifacht wurde und dann beiderſeits des Kieles angebracht war, trug vielfache Verzierungen und figuraliſchen Schmuck, ſowie das Abzeichen des Schiffes. Am Vorderſchiff befanden ſich auch beiderſeits Vorrichtungen zum Auffangen und Abſchwächen des feindlichen Rammſtoßes, die ſog. ἐπωτίδες, aus vorſpringenden ſtarken Rahmen mit Bohlenverkleidung gebildet. Das Hintertheil des Schiffes hatte eine abgerundete Geſtalt und war höher, indem hier der Befehlshaber und der Steuermann in

einem gedeckten Aufbaue ihren Platz hatten. Das Baumateriale war, mit Ausnahme der Nägel, Klammern und Beschläge, durchaus Holz, und zwar vorwiegend Tannenholz; doch wurden auch Pappeln und Erlen, dagegen harte Holzarten nicht verwendet; um das Holz gegen die Einflüsse des Seewassers widerstandsfähiger zu machen, wurden die Schiffe mit einem Gemisch von Wachs und Harz überzogen. Die Schiffe führten auch Maste und Takelung, jedoch nur zu nebensächlichem, gelegentlichem Gebrauche; die Maste, die nieder waren und nur je ein Segel führten, waren daher auch nicht in den Kiel eingelassen, sondern nur am Deck befestigt und konnten umgelegt werden. Nur die Handelsschiffe, die ausschließlich zum Segeln eingerichtet waren, hatten stabile Maste. Auch im Bau der Handelsschiffe erwiesen sich die Griechen praktischer und rationeller als die Phönizier; diese letzteren, nur auf Vergrößerung des Laderaumes bedacht, hatten ihre Kauffahrer, wie bereits erwähnt, als „runde Schiffe" gebaut, d. h. ihnen eine ovale Gestalt gegeben, wodurch diese ziemlich plump und ungelenk wurden; die Griechen hingegen gaben auch ihren Kauffahrern eine längere und schmälere Form, verloren hiedurch zwar an Tragfähigkeit, gewannen aber bedeutend an Schnelligkeit und Lenksamkeit; desgleichen versahen sie ihre Handelsschiffe mit einer ganz eigenthümlichen Takelung, die eine Art von Segelmanöver gestattete. Die Schiffe führten nämlich nur einen Mast, im Vordertheile; daneben aber mitschiffs beiderseits, auf einem weit über das Deck ausladenden Balken, je eine verticale Segelstange. Hieraus resultierte

gewiſſermaßen eine Art Dreimaſttakelung in Triangelſtellung; die Segel der beiden ſeitlichen verticalen Stangen oder Hilfsmaſte waren durch ein Syſtem von Seilen mit dem Steuerruder verbunden, und wurden demnach vom Steuermann gleichzeitig und übereinſtimmend mit dem Steuer regiert. Man erkennt in dieſer Anordnung ein zwar unvollkommenes, aber immerhin geiſtvoll combiniertes Mittel zur Ermöglichung des Segelmanövers (einer Kunſt, die ſpäter wieder in Vergeſſenheit gerieth und, wenigſtens im Mittelmeere, erſt im ſpäten Mittelalter und in ſelbſtändiger Weiſe wieder in Aufnahme kam). Sowohl den Kriegs- als Handelsſchiffen gemeinſam war der Gebrauch der Anker und, anſtatt der dem Alterthume unbekannten Pumpen, einer in den unterſten Schiffsraum hinabreichenden, mit Schläuchen oder Eimern beſetzten Winde, um im Falle des Leckwerdens das eindringende Waſſer entfernen zu können. — Aus allem dem erhellt, daſs die Schiffahrt der Griechen auf einer nicht nur relativ, ſondern auch abſolut ziemlich hohen Stufe der Zweckmäßigkeit ſtand, und weitaus vollkommener erſcheint, als diejenige des frühen Mittelalters. Und nicht nur auf die nautiſche Technik, ſondern auf alle Zweige des Seeweſens erſtreckte ſich die Aufmerkſamkeit dieſes hochbegabten Volkes; auf die Errichtung von Leuchtfeuern, auf die Codificierung des Seerechtes (die von der Inſel Rhodus ausgieng), auf die kaufmänniſche See-Aſſecuranz (die in Athen ſchon vor den Perſerkriegen üblich war), und auf viele andere zweckmäßige Einrichtungen dieſer Art.

Das ſchließliche Aufgehen Griechenlands in dem Welt-

reiche der Macedonier und das Auseinanderfallen des letzteren in die durch die Diadochen begründeten helleniſtiſchen Monarchien bezeichnet nicht nur keinen Verfall des griechiſchen Seeweſens, ſondern im Gegentheile deſſen höchſten Aufſchwung. Die ungeheueren Eroberungen Alexander's des Großen in Aſien und Afrika verſchafften dem Hellenenthum ſowohl eine ungeahnte räumliche Ausbreitung bis in den äußerſten Oſten und Süden der damals bekannten Welt, als eine unendliche Erweiterung des geiſtigen Horizontes, und beides kam der Schiffahrt im höchſten Maße zuſtatten. Durch die Unterwerfung des perſiſchen Reiches, die Vernichtung der letzten Reſte phöniziſchen Glanzes, und die Gründung der raſch aufblühenden Stadt Alexandria, machte ſich Alexander zum alleinigen Herrn der öſtlichen Hälfte des Mittelmeeres; und durch ſeine bis in das ferne Indien ausgedehnten Züge eröffnete er dem Welthandel neue Wege, deren Ausbeutung durch lange Zeit faſt ausſchließlich dem Hellenenthume zufiel. Die große Flottenexpedition Alexander's, von Nearchos geführt, lehrte die Griechen die märchenhaften Schätze Indiens kennen und begehren; ſie erweiterte mit einem Schlage die geographiſchen, phyſikaliſchen und meteorologiſchen Kenntniſſe, enthüllte den Lauf des Indus, die Mündung des Euphrat und Tigris, machte mit dem Indiſchen Ocean, dem arabiſchen Meere, dem perſiſchen Meerbuſen bekannt; ſie lehrte den (im Mittelmeere nur wenig bemerklichen) Wechſel der oceaniſchen Ebbe und Flut, den regelmäßigen Wechſel der Winde — Mouſune — die periodiſchen Regenzeiten ꝛc. kennen, und ermunterte

hiedurch die Schiffahrt ungemein. Noch zu Lebzeiten Alexanders befuhren die Griechen den Indischen Ocean bereits mit 2000 Handelsschiffen und 80 zu deren Schutz ausgerüsteten Trieren, und mit solcher Sicherheit und Schnelligkeit, daſs sie den Weg von der malabarischen Küste bis in das rothe Meer in 40 Tagen durchschnittlich zurücklegten; das Canalsystem des Nil, in Verbindung mit den Seen Moeris und Mareotis, und der neu angelegte Stapelplatz Alexandria vermittelten dann den Übergang der indischen Waren in das Mittelmeer, wodurch Alexandria in kürzester Zeit zu hoher Bedeutung und fast wunderbarem Aufschwung kam.

Nach dem frühen Tode Alexander's des Großen, 323, folgte eine wildbewegte Zeit, die unter dem Namen der „Zeit der Diadochenkämpfe" bekannt ist. Es handelt sich um die Nachfolge in dem ungeheuren und aus den heterogensten Elementen zusammengesetzten Reiche des Gewaltigen, in der Blüte der Jugend hinweggerafften Eroberers; und es waren kaum minder gewaltige, geniale Kriegshelden, die sich dessen Erbe streitig machten: Antigonus und sein Sohn, der Städtezerstörer Demetrius, Antipater und sein Sohn, der furchtbare Cassander, Perdikkas, Ptolemäus, Seleucus, Lysimachus! Naturgemäß musste das Reich selbst, dem ohnehin jeder innere Zusammenhang fehlte, hierüber in Trümmer gehen; aber aus den Trümmern erhoben sich, in frischer Kraft, neue Reiche nach nationaler Abgrenzung, in welchen aber nicht das nationale Element zum herrschenden wurde, sondern das geistig überlegene griechische. Der Schauplatz der Diadochen-

kämpfe war faſt ausſchließlich das Mittelmeer, und ſomit trugen ſie weſentlich dazu bei, die Technik des Seekriegsweſens noch weiter zu entwickeln und auf jenen Culminationspunkt zu erheben, den es im Bereiche der ſog. helleniſtiſchen Monarchien erreichte.

Mehreren der Feldherren Alexander's gelang es im Laufe des mehr als zwanzigjährigen Kampfes Aller gegen Alle, (der erſt mit der Schlacht bei Ipſos, 301, ſein Ende erreichte), den beanſpruchten Königstitel zu behaupten und auf ihre Nachkommen zu übertragen, ſomit alſo neue Dynaſtien von helleniſchem Charakter zu ſtiften, die ſich zum Theil mehrere Jahrhunderte erhielten. So entſtanden aus dem übergroßen Reiche Alexander's die für die Welt- und Culturgeſchichte ſo überaus wichtigen helleniſtiſchen Monarchien, (wichtig hauptſächlich auch deshalb, da ihr ſchließlicher Heimfall an das Römerreich die Weltherrſchaft des letzteren begründete). Anfänglich waren deren vier: Maeedonien mit Griechenland unter Caſſander's, Thraeien unter Lyſimachus', Syrien unter Seleneus', und Ägypten unter Ptolemäus' Herrſchaft; bald aber traten weſentliche Veränderungen ein; zuerſt fiel die thraciſche Monarchie in Trümmer, während von der ſyriſchen ſich die öſtlichen, innerafiatiſchen Theile loslösten und eigene Staaten bildeten; die maeedoniſche Monarchie wurde von Thronſtreitigkeiten zwiſchen den Nachkommen des Caſſander und dem mächtigen Hauſe des Antigonus zerrüttet, und verlor hierüber wieder die unmittelbare Herrſchaft über Griechenland, das ſich in republikaniſche Staatenbunde auflöste, ſowie über den weſt-

lichen Theil des Reiches, der ſich als Königreich Epirus ſelbſtändig machte. Erſt etwa 50 Jahre nach dem Tode Alexander's nimmt die Theilung ſeines Reiches eine definitive Geſtalt an, und zeigt folgende Gruppierung, die ſich wieder auf das Mittelmeer beſchränkt:

a) Das Königreich Macedonien, unter den Nachkommen des Antigonus;

b) das Königreich Epirus, unter einheimiſchen Herrſchern, die ſich vom trojaniſchen Achilles ableiteten;

c) das Königreich Syrien (in allerdings ſehr verkleinerter Ausdehnung), unter den Seleuciden, den Nachkommen des Seleucus;

d) das Königreich Ägypten, unter den Ptolemäern, den Nachkommen des Ptolemäus;

e) das Königreich Pergamum in Kleinaſien, unter den Attaliden;

f) die vom groß-ſyriſchen Reiche abgefallenen Königreiche in Kleinaſien und am Schwarzen Meer (Bitthynien, Cappadocien oder Pontus, Groß- und Klein-Armenien).

Neben dieſen Monarchien behauptete das eigentliche Griechenland durch einige Zeit ſeine republikaniſche Unabhängigkeit, in den „achäiſchen“ und „aetoliſchen Bund“ getheilt, muſste ſich aber ſchließlich wieder Macedonien unterwerfen; auch einige der griechiſchen Inſeln wurden wieder ſelbſtändig, ſo Kreta, das ſich zu einem gefürchteten Seeräuberneſt auswuchs, und Rhodus, das zu hoher Blüte und Cultur gelangte. (Perſien aber oder, wie es von da an hieß, Parthien, wo der helleniſche Geiſt keine tieferen Spuren

zurücklaſſen konnte, kehrte wieder zu einheimiſcher Deſpotie zurück).

Obwohl nicht zum Erbe Alexander's gehörig, muſs doch unter den blühenden griechiſchen Staaten der Epoche auch Tarent in Süditalien und Syracus auf Sicilien genannt werden.

Die Epoche, die zwiſchen dem Tode Alexander's des Großen und dem Aufgehen ſämmtlicher helleniſtiſcher Staaten im Römerreiche liegt, mithin die drei letzten Jahrhunderte vor Beginn der chriſtlichen Zeitrechnung, weist mithin wohl eine weitgehende Zerſplitterung des Griechenthums auf, bezeichnet aber darum nicht minder den Höhepunkt von deſſen geiſtiger und cultureller Entwicklung. Wiſſenſchaft und Kunſt, ebenſo wie Gewerbefleiß und Handel finden in den hochgebildeten und weitblickenden Dynaſtien der Ptolemäer, Seleuciden und Attaliden eifrige und verſtändnisvolle Förderer; ihre Reſidenzen Alexandria, Antiochia und Pergamum ſchmücken ſich mit wunderbaren Prachtbauten, mit Akademien, Muſeen und Bibliotheken, mit Kunſtſchätzen jeder Art und füllen ſich mit Fabriken; ſie werden zu den größten, prächtigſten, reichſten und berühmteſten Städten ihrer Zeit; mit ihnen wetteifern an Luxus und Verfeinerung der Sitten die Städte Groß-Griechenlands.

Unter dieſen Umſtänden nimmt denn auch die Schifffahrt extenſiv und intenſiv ihren höchſten Aufſchwung und erreicht einen Grad von techniſcher Vollkommenheit, gegen den die Nautik des Mittelalters als Rückſchritt erſcheinen muſs. Daſs namentlich die Schiffbaukunſt dieſer Epoche

auch vor den schwierigsten und kolossalsten Aufgaben nicht zurückschreckte und Fahrzeuge herzustellen verstand, die hinsichtlich ihrer Größe und Tragfähigkeit mit den Riesenschiffen der modernsten Gegenwart wetteifern, dafür finden sich mehrere wohlbeglaubigte Beispiele. Zu diesen gehört das Prachtschiff, welches der größte Techniker jener Zeit, der berühmte Archimedes, etwa 250 vor Chr. Geb. für König Hiero II. von Syracus baute; dasselbe erforderte soviel Baumaterial, als zu sechzig Trieren nöthig gewesen wäre. Es hatte drei „Stockwerke", auf Deck neun Thürme, von denen der mittelste und höchste eine Kolossalstatue trug und drei Maste mit je zwei übereinander gestellten Raaen; es enthielt Prachtsäle, Wohn-, Schlaf- und Speisezimmer, Gärten und Bäder, Küchen und Ställe, Mühlen, Backöfen und Vorrathskammern, Wasserleitungen und Heizvorrichtungen, Aufzugsmaschinen zur Entleerung des Unrathes und der Abfälle ꝛc.; eigene Kajüten für den Befehlshaber und den Steuermann; riesige Räumlichkeiten für die Schiffsmannschaft und überhaupt alles, was dieser „schwimmenden Stadt" nöthig war. Rechnet man noch den Aufwand an kostbarem Material, an Cedern-, Cypressen- und Buxbaumholz, an Elfenbein, Steinmosaiken ꝛc., sowie den überreichen bildlichen und figuralischen Schmuck hinzu, den Hiero's Schiff aufwies, so muss man zugeben, dass es an Luxus und Bequemlichkeit selbst die heutzutage vielbewunderten transatlantischen Dampfer des „Norddeutschen Lloyd" übertraf. Nebenbei sei hier erwähnt, dass der Erbauer dieses Schiffes, Archimedes, für die Schiffahrt auch als

Erfinder der Pumpen äußerst wichtig ist. — Ein anderes Beispiel bietet das Riesenschiff, welches ein Freund und demnach Zeitgenosse des Hiero, König Ptolemäus II. Philadelphus von Ägypten, erbauen ließ; es wird hier erwähnt, weil sich bei den alten Historikern dessen genaue Dimensionen angegeben finden; diese betragen, auf modernes Maß umgerechnet: Länge 158 Meter, Breite 21, Höhe vorne 26 und achter 29 Meter (das größte Schiff, das die Welt je gesehen, der 1852—1859 von Brunell erbaute „Great Eastern" hatte allerdings noch größere Dimensionen, nämlich 207 Meter Länge und, mit den Radkästen, 36·6 Meter Breite, ist aber, eben wegen seiner übertriebenen Dimensionen, für den praktischen Gebrauch unverwendbar geblieben). Die Länge und Breite von Ptolemäus' Riesenschiff wird zwar von den neuesten Panzerkolossen der englischen Kriegsmarine nahezu erreicht, aber nicht übertroffen, während deren Höhe gegen ersteres erheblich zurückbleibt; für alles Übrige fehlt natürlich, bei den total verschiedenen Verhältnissen, der richtige Maßstab der Vergleichung. Doch sei noch erwähnt, dass das Schiff des Ptolemäus beiderseits je 40 Ruderbänke und eine Besatzung von 4000 Ruderknechten, 3000 Seesoldaten und 400 Matrosen, zusammen demnach von 7400 Mann hatte, mit vier Steuerrudern von je 53 Meter Länge gesteuert wurde, ein doppeltes Vorder- und Hintertheil besaß und mit sieben vorne, seitlich und achter angebrachten „Schnäbeln" oder Rammen versehen war. — Auch die nachfolgenden Ptolemäer wetteiferten in Erbauung großer und prächtiger Schiffe, doch verlor sich

ſchließlich dieſer Wetteifer in der ſinnloſen Entfaltung orientaliſchen Prunkes und ermangelt daher des ſpeciellen nautiſchen Intereſſes; als Beiſpiel diene nur das berühmte Schiff der letzten Königin von Ägypten, Kleopatra, das durchaus vergoldet, deſſen Ruder verſilbert, deſſen Segel von Purpur waren und deſſen „Bemannung" ſchöne Sclavinnen bildeten.

Übrigens war die Herrſchaft der Ptolemäer, abgeſehen von den letzterwähnten kindiſchen Spielereien, der Entwicklung des Seeweſens außerordentlich günſtig; unter ihnen wurden die Ägypter, das heißt der nun in Ägypten maßgebende macedoniſch-griechiſche Stamm, zum wichtigſten ſeefahrenden Volk, und Alexandria zur erſten Handelsſtadt der Welt; und unter ihnen erreichte die Schiffahrt des Alterthums ſeinen Glanz- und Höhepunkt. Das Hauptaugenmerk der Ptolemäer, deren Herrſchaft ſich auch über die Nordküſten Afrika's, die Staaten Cyrene und Barka, und über die Inſel Cypern erſtreckte, war und blieb auf die Erleichterung, Beförderung und Ausdehnung der Schiffahrt gerichtet, und indem es ihnen gleichzeitig gelang, durch liberalſte Unterſtützung der Gelehrſamkeit, der Wiſſenſchaften und Künſte ihre Reſidenz zum Mittelpunkte der Cultur und Weltbildung zu machen, hatte es durch einige Zeit den Anſchein, als ob Alexandria der Schwerpunkt der civiliſierten Welt werden ſollte, in welchem ihre geſammten materiellen und geiſtigen Intereſſen zuſammenſtrömten. Aber ſchon hatte gleichzeitig im Weſten des Mittelmeeres das gewaltige Ringen zwiſchen Rom und Karthago begonnen, deſſen ſchließlicher Ausgang

dem römiſchen Weſen auch über das griechiſche das Übergewicht ſicherte und die geſammte Weltordnung auf eine neue Baſis ſtellen ſollte. So lange indes dieſes Ringen noch mit ſchwankendem Erfolge währte, genoſs der Hellenismus ſeinen politiſchen und culturellen Spätſommer, und zwar mit beſonderer Intenſität im Ägypten der Ptolemäer. Wie bereits öfter hervorgehoben, ſind die Thaten der letzteren ſpeciell auf dem Gebiete des Seeweſens von hoher Bedeutung; es wurde der Hafen von Alexandria in großartiger und muſtergültiger Weiſe erweitert und verbeſſert und, auf der Inſel Pharus, mit einem Leuchtthurme verſehen, den die antike Welt zu einem ihrer „ſieben Wunder der Welt“ rechnete (er wurde 280 v. Chr. beendet, hatte eine Höhe von 130 Metern, und ſandte ſein Licht auf 50—60 Kilometer Entfernung); es wurden die neuen Häfen Bereniee und Myos Hormos im Rothen Meere angelegt, die den geſammten indiſchen Handel in ſich aufnahmen; es wurde das alte Project des Ramſes und Neko, die Canalverbindung zwiſchen dem Rothen und Mittelländiſchen Meere, wieder aufgenommen und, durch Vermittlung des Nils, glücklich durchgeführt (unter Ptolemäus II. Philadelphus, 284—246), ein Bau, deſſen Großartigkeit durch den baldigen Verfall desſelben nicht alteriert wird und der ſich ebenbürtig an die Seite des von Leſſeps erbauten, 1869 vollendeten Suezcanales ſtellt; es wurde, zum Schutze des Handels, in beiden Meeren eine gewaltige Kriegsflotte unterhalten, zu welcher auch das vorher erwähnte Rieſenſchiff gehörte, und welche, außer letzterem, Fahrzeuge von 30 und

20 Ruderbänken zählte; es wurden wissenschaftliche Untersuchungen über die Natur des Meeres und seiner Küsten angestellt; und mit Einem Worte alles gethan, was nur das Interesse des rationellen Schiffahrtsbetriebes erheischte. — Beiläufig sei erwähnt, dass in derselben Epoche auch auf der unabhängigen Insel Rhodus jener berühmte Leuchtthurm, der „Koloss von Rhodus", errichtet wurde, der gleichfalls unter die sieben Weltwunder zählt; er dient als sprechendes Beispiel dafür, wie die schönheitsliebenden Hellenen auch das für den praktischen Gebrauch Bestimmte künstlerisch auszugestalten pflegten; er war nämlich in Gestalt einer Kolossalstatue errichtet, eines ehernen Jünglings von 70 Ellen Höhe, der in der erhobenen Rechten das Leuchtfeuer trug. Leider wurde das Wunderwerk, das die Riesensumme von 300 Talenten gekostet hatte, nach nur 56jährigem Bestand durch das furchtbare Erdbeben vom Jahre 222 vor Christi Geburt umgestürzt; doch bildeten dessen zu Boden liegende Trümmer noch fast ein Jahrtausend hindurch die Bewunderung der Nachwelt.

Wie die östliche Hälfte des Mittelmeeres von den Griechen, so wurde dessen westliche Hälfte und darüber hinaus die atlantische Küste Europa's und Afrika's von den Karthagern beherrscht. Schon früh war, wie bereits gesagt, die altphönizische Colonie Karthago von der Mutterstadt Tyrus unabhängig geworden, und hatte sich im Laufe der Zeit zu einer Welt- und Seemacht ersten Ranges entwickelt. Es sandte seine zahllosen Handelsflotten, wie gleichfalls bereits gesagt, nach Gallien und Britannien, in die

Nord- und Oſtſee, an die Goldküſten Afrika's; es hatte zur Zeit ſeiner größten Blüte, die eben in die Ära Alexander's des Großen und der Diadochen fällt, ein höchſt ausgedehntes Staatsgebiet, das den Norden und Weſten Afrika's, faſt ganz Spanien, den weſtlichen Theil Sicilien's, die Inſeln Sardinien und Corſica umfaſste, und außerdem Handelsniederlaſſungen in Gallien, Luſitanien, Britannien ꝛc. Bei der Ausdehnung ihrer Seeherrſchaft und ihrer Handelswege iſt es über jeden Zweifel erhaben, daſs das Seeweſen der Karthager auf einer hohen Stufe techniſcher Vollendung ſtand; doch iſt bei dem Umſtande, daſs die geſammte Cultur und Literatur der Karthager mit dem Untergange von Stadt und Reich beinahe ſpurlos zugrunde gieng, wenig Ausführliches über dasſelbe auf die Nachwelt gekommen. Es iſt zu bedauern, daſs namentlich über Art und Form ihrer Handelsſchiffe und deren wahrſcheinlich hochentwickelte Takelung und Segelführung nichts Gewiſſes bekannt iſt; mehr weiß man über ihre Kriegsſchiffe, da dieſelben als Modelle für die römiſchen dienten; (nach dem Muſter einer, im Jahre 260 v. Chr. an der ſiciliſchen Küſte geſtrandeten karthagiſchen Pentere erbaute C. Duilius die erſte große römiſche Flotte); dieſelben waren im weſentlichen den griechiſchen gleich, und wie dieſe von Rudern bewegt. Das eigentliche Schlachtſchiff der Karthager war der Fünfruderer, Pentere, mit 300 Ruderknechten und Matroſen, und 120 Seeſoldaten bemannt. In der Seeſchlacht am Vorgebirge Eenomus (256 v. Chr.) fochten nicht weniger als 350 karthagiſche Schiffe von dieſem Typ, demnach 147.000 Mann,

nur auf einer Seite! Zwei ſo gewaltige, gleichzeitig aufſtrebende Mächte, wie Karthago und Rom, konnten auf verhältnismäßig ſo engem Raume, wie das ſcharfbegrenzte Gebiet des Mittelmeeres ihn bildet, nicht friedlich nebeneinander beſtehen; ein Kampf auf Leben und Tod muſste zwiſchen ihnen entbrennen, ſobald die beiderſeits expandierenden Intereſſenſphären ſich zu berühren und zu ſchneiden begannen, was zuerſt auf der für beide Theile gleich wichtigen Inſel Sicilien der Fall war. Hundert und achtzehn Jahre währte das Ringen der beiden feindlichen Gewalten, von 264—146 v. Chr., und zwang die dem Seeweſen eigentlich ziemlich abholden Römer zu maritimer Machtentfaltung; dafür legte auch ihr ſchließlicher Sieg den Grund zu ihrer Weltherrſchaft; der Untergang Karthago's riſs mittelbar auch das Griechenthum zu Boden, in raſcher Folge fielen ſowohl Griechenland ſelbſt als die helleniſtiſchen Monarchien dem Römerreiche anheim, und ein Jahrhundert ſpäter war das ganze Mittelmeer ein römiſcher Binnenſee.

So ſehr aber auch nunmehr, für ein halbes Jahrtauſend, die Begriffe Römerreich und Mittelmeerbecken identiſch wurden, bedeutet doch für Seeweſen und Schiffahrt das Römerthum nur eine Periode des Stillſtandes, die einer Periode entſchiedenen Verfalles vorangeht. Dem Charakter des römiſchen Volkes war das Seeweſen ebenſowenig ſympathiſch wie den Ägyptern, wenn auch aus ganz anderen Gründen; es wurde daher, trotz der peninſularen Geſtalt Italien's, nie recht zu einer nationalen Inſtitution, und konnte demnach auch keine innere intenſive Weiterentwicklung erfahren.

Der Vollblut-Römer gieng nicht gerne zur See und gar die Handelsschiffahrt überließ er fast ausschließlich den Provinzialen, den oskischen und großgriechischen Süditalienern, den Sicilianern, den Griechen, den Syrern, den macedonischen Ägyptern ꝛc.; als Seesoldat war er allerdings ebenso tüchtig und tapfer als zu Lande, aber auch hiebei zeigte er eine Eigenthümlichkeit, die bewies, wie wenig heimisch er sich auf dem Elemente fühlte, nämlich das Bestreben, das Seegefecht in eine Art Landgefecht mit der blanken Waffe zu verwandeln. Aus diesem Streben gieng eine eigene, den Römern charakteristische Seetaktik hervor, die sie bereits in den punischen Kriegen mit gutem Erfolge anwendeten. Der erste und zugleich größte Seeheld der Römer, G. Duilius, erfand nämlich die „Enterbrücke", corvus; breite Balkengerüste, die mit eisernen Haken sich an Bord des feindlichen Fahrzeuges klammerten, stellten zwischen diesem und dem eigenen Schiffe eine Brücke, eine ebene und feste Grundlage her, auf welcher die römischen Soldaten sich ihrer Nationalwaffe, des kurzen breiten Schwertes, ebenso bedienen konnten wie auf dem Festlande. Mittelst dieser Enterbrücken erfocht Duilius einen glänzenden Sieg über die überlegene karthagische Flotte, bei Mylä, 260 v. Chr., und bald nach ihm A. Regulus, in der vorher erwähnten Seeschlacht am Vorgebirge Ecnomus. In obiger Erfindung liegt aber auch die einzige wesentliche Abänderung, die das Seewesen durch die Römer erfuhr; im übrigen behielten sie die gleichen Schiffstypen und die gleichen Einrichtungen bei, wie sie dieselben, allerdings bereits in hochentwickelter Gestalt, von Karthagern und Griechen

überkommen hatten; nur die Namen und Bezeichnungen wurden nationalisiert, und so entstanden aus den Trieren die „Triremen", aus den Penteren die „Quinqueremen", ꝛc. Das geringe Geschick, das die Römer als Seeleute bewiesen, führte zu wiederholten Katastrophen; die Zerstörung der römischen Flotte durch einen Sturm beim Vorgebirge Palinurus, 250 v. Chr., bewog sogar den römischen Senat, die Kriegsflotte förmlich abzuschaffen, und nur der Patriotismus von Privaten brachte eine neue solche zustande, um den Seekrieg gegen Karthago fortzusetzen. In den späteren Zeiten der Republik und in der Kaiserzeit allerdings hielt Rom wieder regelmäßige große Kriegsflotten; das Bedürfnis nach den letzteren, namentlich zum Schutze des Seehandels, machte sich gebieterisch geltend durch das maßlose Überhandnehmen der Piraterie, die von Illyriern, Kretensern und Ciliciern auf das ungescheuteste betrieben wurde, seitdem der Untergang Karthagos und der allmählige Verfall der hellenistischen Monarchien die Handhabung der Seepolizei im Mittelmeere zu einer äußerst laxen gemacht hatten. Wohl oder übel mußten sich denn die Römer dieser Aufgabe unterziehen, denn selbst die Verproviantierung Italien's, das sein Getreide vorwiegend aus Ägypten und Sicilien bezog, erschien durch die Seeräuber gefährdet, die z. B. zu Ende des 1. Jahrhunderts v. Chr. Geb. mit über tausend Schiffen sämmtliche Küsten des Mittelmeeres brandschatzten, bis sie endlich von Pompejus gezüchtigt und für einige Zeit unschädlich gemacht wurden. Selbstverständlich bedingten aber auch das gewaltige Vordringen Rom's im Orient und

ſeine zahlreichen Kriege gegen Syrien, Armenien, Pontus, Ägypten ꝛc. den Beſitz einer gewaltigen Kriegsflotte; ſo verfügte z. B. Pompejus über eine Flotte von 500 großen und unzähligen kleineren Kriegsſchiffen, wiewohl auch dieſe ungeheuere Macht ihm die angeſtrebte Herrſchaft der Welt nicht ſichern konnte und er im Bürgerkriege gegen ſeinen großen Widerſacher Cäſar unterlag. Unter letzterem erfuhr die römiſche Seemacht ihre größte Entfaltung, und griff auch über das Mittelmeer hinaus, indem Cäſar im nördlichen Gallien eine Flotte bauen ließ und mit derſelben nach Britannien überſetzte, letzteres als Provinz dem römiſchen Reiche einverleibend. Und in den nach dem Tode Cäſar's ausgebrochenen Wirren entſchieden die Flotten das Schickſal der Welt, indem in der berühmten Seeſchlacht von Actium, 31 v. Chr. Geb., Octavianus Auguſtus ſeinen Nebenbuhler M. Antonius beſiegte und, hiedurch zum alleinigen Herrn geworden, das römiſche Reich zum Kaiſerthume machen konnte. Die von Auguſtus ausgehende Schaffung der Kaiſerwürde, die Umformung des gewaltigen Staatsweſens in eine deſpotiſch regierte Monarchie, iſt eine der bedeutſamſten Erſcheinungen der Weltgeſchichte, und erhält noch erhöhte Bedeutung durch die Gleichzeitigkeit des Zuſammentreffens mit der eine neue Ära des Geiſteslebens eröffnenden Geburt Jeſu Chriſti, die unter der Regierung des Auguſtus erfolgte.

Obgleich die Entſtehung und Ausbreitung des Chriſtenthums außer jedem Zuſammenhange mit dem Seeweſen ſteht, führt doch bei Erwähnung des erſteren eine naheliegende Ideen-Aſſociation auf einen äußerſt intereſſanten

Bericht über die Seereiſe des heil. Apoſtels Paulus von Syrien nach Italien, der in der Heiligen Schrift (Neues Teſtament, Apoſtelgeſchichte, Cap. 27) enthalten iſt und in lebendigſter und anſchaulichſter Weiſe wertvolle Streiflichter auf die nautiſche Technik der Zeit wirft. Paulus, der im Herbſte 60 nach Chr. Geb. vom römiſchen Landpfleger Feſtus als Staatsgefangener nach Rom an den Kaiſer geſendet wurde, um ſich nach eigenem Wunſche vor letzterem zu verantworten, erzählt ausführlich, wie er, nebſt anderen Gefangenen, einem römiſchen Hauptmanne, Julius, übergeben wurde, der den Auftrag hatte, den Transport auf dem Seewege nach Rom zu geleiten, und den Verlauf der ganzen Reiſe. Da dem Julius kein Staatsſchiff zur Verfügung geſtellt wurde, mußte er ſich zufälliger Gelegenheiten bedienen; doch beweist eben dieſer Umſtand, wie dicht und regelmäßig jener Zeit die Perſonenbeförderung zur See erfolgte. Die Einſchiffung erfolgte zu Cäſarea in Paläſtina, wo die Geſellſchaft ein adrumetiniſches Schiff beſtieg, das, nach Berührung von Sidon, nach Lyſtra in Lycien (Kleinaſien) fuhr; hier fand Julius ein alexandriniſches Segelſchiff vor, das eben zur Fahrt nach Italien klar machte, und fuhr ſofort mit dieſem weiter. Der Cours gieng, an der Inſel Knidos vorbei, zuerſt nach der Inſel Kreta, wo der vorgerückten Jahreszeit wegen und da die Herbſtſtürme ſchon begonnen hatten, überwintert werden ſollte; es wurde zu dieſem Zwecke der Hafen von Thalaſſa aufgeſucht, doch erſchien dieſer dem Schiffscapitän und Steuermann nicht ſicher genug, daher wurde, entgegen der Warnung des

Paulus (der als bereits berühmter Mann und wichtiger Staatsgefangener an Bord hohen Anſehens genoſs), weiter gefahren, um einen beſſeren kretenſiſchen Winterhafen aufzuſuchen. Ein plötzlich ausbrechender Sturm trieb aber das Schiff weſtwärts ab, bis es, nach 14tägigem Kampfe mit den Elementen, endlich an der Küſte der Inſel Malta ſcheiterte, wobei aber die ganze, aus 276 Köpfen beſtehende Beſatzung ſich rettete. Die von Paulus gegebene Beſchreibung dieſes Kampfes und der hiebei angewendeten Manöver iſt auch vom techniſchen Geſichtspunkte aus von höchſtem Intereſſe; doch kann hier nicht näher darauf eingegangen werden und ſei nur noch in Kürze erwähnt, daſs der von Julius geführte Transport, nach dreimonatlichem Aufenthalte in Malta, ſich wieder auf einem alexandriniſchen Schiffe einſchiffte, das daſelbſt überwintert hatte und den Namen „Die Dioskuren“ führte und, nachdem Syracus und Rhegium angelaufen worden war, wohlbehalten in Puteoli landete. Man ſieht, daſs von den drei Schiffen, die Paulus zur Reiſe von Syrien nach Italien benützte, zwei aus Alexandrien und eines aus Adrumetum (Provinz Byzacium in Afrika) waren, ein neuer Beweis für die vorhin aufgeſtellte Behauptung, daſs die Römer das Seeweſen und den Seehandel faſt ganz ihren Provinzialen überließen.

Im allgemeinen hat das Seeweſen den Römern keine Fortſchritte zu verdanken, immerhin aber verſuchten die erſten Kaiſer einiges zu deſſen Hebung; ſo ließ Claudius den Hafen Rom's, Oſtia an der Tibermündung, verbeſſern, Nero begann die, übrigens unvollendet gebliebene, Durchſtechung

des Isthmus von Korinth ꝛc.; viel mehr aber als auf solche nützliche Anlagen wurde auf grandios aussehende, im Grunde aber nutzlose, selbst wahnwitzige Spielereien verwendet; man denke an die Naumachien in der Arena, an Caligula's Brücke über das Meer zwischen Puteoli und Misenum, und Ähnliches. Es darf auch keineswegs übersehen werden, dass das Römerreich zur Zeit seiner größten Ausdehnung und höchsten Machtentfaltung keinen Feind mehr zur See zu bekämpfen hatte, mithin auch eines wirksamsten Anspornes zur Vervollkommnung, nämlich der Nöthigung hiezu, entbehrte; und als, bei beginnendem Verfalle, die äußeren Gefahren für den Umfang und Bestand des Reiches drohend ihr Haupt erhoben, da geschah dies durchaus von der Festlandgrenze im Norden und Osten aus, und zog den Blick der Staatslenker und der Völker neuerdings vom Meere ab. Aus dem Zusammenwirken dieser Umstände erklärt es sich, dass das Römerthum das Seewesen nicht günstig beeinflussen konnte, und für letzteres eher einen Rückschritt als einen Fortschritt bezeichnete; gegenüber der griechischen Blütezeit macht sich sogar der Rückschritt entschieden geltend, indem Schiffbautechnik und namentlich die Takelung der Schiffe zu primitiveren Formen zurückkehren, und die von den Griechen so erfolgverheißend angebahnte Kunst des Segelmanövers allmählig wieder in Vergessenheit geräth. Die Griechen selbst hatten zwar derzeit ihre nationale Existenz noch nicht eingebüßt; allein die geistige Schwungkraft des hochbegabten Volkes hatte unter dem politischen Drucke der Römer und unter mehrfach wiederholter Misswirtschaft

despotischer Cäsaren eine Art von Lähmung erfahren. Der griechische Volksgeist hatte bereits jene Umwandlung in die dem Äußerlichen, Kleinlichen, in die dem schematisch Classificierenden und Reproducierenden zugewendete Richtung begonnen, die in der Folge als Byzantinismus eine typische Erscheinung bildete, und die dem Fortschritte auf geistigem, künstlerischem und technischem Gebiete abhold war. Mithin konnte auch das Seewesen vom alternden Hellenenthum keinen neuen Aufschwung mehr erwarten.

Bei alledem ist es aber doch gerade der Byzantinismus, der, unter dem zwingenden Einflusse der Noth und der Selbstvertheidigung, in die technische Seite des Seewesens wieder einiges Leben bringt, und somit in der maritimen Geschichte des Mittelmeeres eine neue Epoche bezeichnet; allerdings, wie gesagt, nicht aus sich selbst heraus und nicht als Function innerer Lebenskraft, sondern in aufgezwungenem Kampfe gegen gleichzeitig neu auftauchende feindliche Elemente. Das römische Weltreich war am Ende des 4. Jahrhunderts, erschüttert von dem gewaltigen Anprall der Völkerwanderungswogen und unter der morschen Wucht seiner eigenen Schwere, in zwei Theile zerfallen; und während der westliche Theil nach einem weiteren kurzen Jahrhundert dem erneuten Ansturme germanischer Völker erlag und endgiltig in Trümmer gieng, erhielt sich die östliche Hälfte, die ursprünglich die sämmtlichen Küstenländer des östlichen Mittelmeerbeckens umfasste, als oströmisches, später als griechisches oder byzantinisches Kaiserreich, über ein volles Jahrtausend, allerdings unaufhaltsam

abbröckelnd und zuſammenſchrumpfend, und ſchließlich nur mehr auf ein ganz ohnmächtiges Minimum reduciert. Im allgemeinen genommen, gehört die tauſendjährige Geſchichte des byzantiniſchen Reiches zu den unerquicklichſten, ja entmuthigendſten Seiten des großen Buches der Menſchheitsgeſchichte; man vermiſst in derſelben jeden großen nationalen oder ethiſchen Zug, und ermüdet in dem verwirrenden, düſteren Gewebe von Verblendung und Leidenſchaft, kleinlichem Formelkram, moraliſcher Verderbtheit und himmelſchreiender Verbrechen, die ſie füllen; für die maritime Geſchichte iſt ſie aber, mindeſtens anfänglich, nicht ohne Bedeutung, indem ſie die erſtarrenden Formen antiken Seeweſens in deren mittelalterliche Entwicklung hinüberleitet. Auch erkennt man in dem byzantiniſchen Kaiſerreiche einen Staat, der infolge ſeiner geographiſchen Lage und der Poſition ſeiner Hauptſtadt in erſter Linie auf das Meer angewieſen iſt und daher, wiewohl vergeblich, nach der Seeherrſchaft ſtrebt; desgleichen erwachſen ihm ſeine gefährlichſten äußeren Feinde von der Seeſeite her, und hat es ſich derſelben hinter den ſchwimmenden „hölzernen Mauern“ zu erwehren. Dieſe Feinde erwachſen den Byzantinern zuerſt von Weſten her, dann aber, nachdem erſtere in hartem Kampfe unſchädlich gemacht worden ſind, in noch gefährlicherer Weiſe von Oſten. Die erſteren repräſentieren ein neues, durch die Stürme der Völkerwanderung an das Mittelmeer verſchlagenes und daſelbſt überraſchend expandierendes, aber ebenſo überraſchend wieder verſchwindendes Element: die Vandalen; die letzteren hingegen ein altes, erbgeſeſſenes, das ſich nur ſpät

ein bisher vernachläſſigtes Feld der Thätigkeit wählt: die Araber. Beide haben ſich Byzanz, das allein noch die Macht des verblaſſenden römiſchen Namens trägt, als Eroberungsziel geſteckt; aber beiden widerſteht die neue Weltſtadt am Bosporus.

Eine Zeitlang hatte es den Anſchein, als ſollten in der That die Vandalen die herrſchende Seemacht des Mittelmeeres werden. Dieſes kriegeriſche germaniſche Volk, urſprünglich an den Ufern der Oſtſee heimiſch und daher ſchon in ſeinem alten Stammſitze mit dem Meere vertraut, war durch den Drang der Völkerwanderung bis Spanien geſchoben worden; von dort wurde es vom römiſchen Statthalter von Afrika, Bonifacius, zur Förderung von deſſen ehrgeizigen, auf Unabhängigkeit gerichteten Abſichten nach Afrika berufen. Im Jahre 429 ſetzte der vandaliſche Heerführer Genſerich mit 50.000 Streitern auf römiſchen Schiffen über die Meerenge von Gibraltar und landete auf afrikaniſchem Boden; und bald muſste Bonifacius mit Schrecken ſehen, daſs er ſich keinen Bundesgenoſſen, ſondern einen gefährlichen Rivalen auf den Hals geladen. Genſerich gedachte ſeine Eroberungen auf eigene Fauſt zu machen, ſetzte ſich in kurzer Zeit in den Beſitz der ganzen römiſchen Provinz, vertrieb den Bonifacius und gründete 439 das vandaliſche Königreich in Afrika mit der Hauptſtadt Karthago. Genſerich ließ es ſich angelegen ſein, vor allem eine furchtbare Flotte zu ſchaffen; ſowie er ſich auch „König der Erde und der Meere“ nannte. Die Umſtände waren ihm hiebei günſtig; eine große Anzahl römiſcher Schiffe war ihm bei Eroberung

der Provinz, und der Stadt Karthago, in die Hände gefallen; die damals noch dichtbewaldeten Küsten Afrika's lieferten das beste Schiffsbauholz in Menge; an seinen Vandalen sowohl als an den unterworfenen neuen Unterthanen fand er tüchtige und geschickte Seeleute, denn noch war die seemännische Tradition der alten Karthager an diesen Küsten nicht erloschen. Dieselben Umstände bewirkten aber auch, dass das rasch aufblühende Seewesen der Vandalen keinen nationalen, keinen germanischen Charakter annahm, sondern den karthagisch-römischen Typus beibehielt; wie denn überhaupt die harten und rauhen Vandalen unter dem entnervenden Einflusse des afrikanischen Klimas und römischen Wohllebens bald ihre Nationalität einbüßten und, in der Mehrzahl der Unterjochten aufgehend, zu einem weichlichen Mischvolke wurden. Allerdings noch nicht unter König Genserich; dieser ward ein Schrecken des Mittelmeeres, landete im Jahre 455 in Italien, plünderte Rom durch 14 Tage, eroberte dann Sicilien, Sardinien, Corsica und die Balearischen Inseln, und dehnte seine Raubzüge bis Illyrien, Griechenland, Ägypten und Kleinasien aus. Zwar vereinigten sich nun die beiden Kaiser des west- und oströmischen Reiches, Anthemius und Leo I., zu gemeinsamer Abwehr und sandten 468 eine ungeheuere Flotte von über 1000 Kriegsschiffen nach Afrika gegen die Vandalen; jedoch Genserich wusste die Unfähigkeit ihres Führers, des Byzantiners Basiliscus, geschickt zu benutzen, hielt diesen längere Zeit durch Unterhandlungen hin, lockte ihn dann in den Hafen von Karthago und vernichtete dort seine Flotte durch

Brander; und Genſerich blieb fortan unbeſtrittener Herr des Meeres. So raſch aber auch die von Genſerich geſchaffene vandaliſche Seemacht aufgeblüht war, ebenſo raſch verfiel ſie auch wieder nach deſſen Tode, 477, unter ſeinen Nachfolgern, infolge der Verweichlichung des Volkes, während gleichzeitig in Italien ein anderes germaniſches Volk, das der Gothen, zu vorübergehender Herrſchaft gelangte. Im Gegenſatze zu den Vandalen fühlten ſich die Gothen, obwohl ihnen auch die vom verfallenden Vandalenreiche ſich losreißenden Inſeln Sicilien und Sardinien zufielen, nicht zum Meere hingezogen, und verſäumten es, ſich eine Seemacht zu ſchaffen, ein politiſcher Fehler, der ſich bald an ihnen bitter rächte.

Im Jahre 527 beſtieg ein genialer Parvenu, ein illyriſcher Bauer, den byzantiniſchen Kaiſerthron als Juſtinian I., der beinahe 40 Jahre lang glänzend regierte, und der das ſeltene Herrſchergeſchick bewies, auf jeden Poſten den richtigen Mann zu ſtellen. Juſtinian faſste den großen Plan, die Macht und den Umfang des Römiſchen Reiches vor deſſen Theilung wiederherzuſtellen; den erſten Schritt zur Verwirklichung des Planes ſollte die Vernichtung des Vandalenreiches bilden, und im Jahre 533 ertheilte er ſeinem berühmten Feldherrn Beliſar den Auftrag hiezu. Die raſche und glückliche Durchführung dieſes Auftrages ſeitens Beliſar's bezeichnet den Beginn einer neuen Epoche des mittelländiſchen Seeweſens, die man die byzantiniſche nennen kann; denn in Beliſar's Flottenexpedition gegen Karthago treten plötzlich ganz neue Principien in die Erſcheinung.

Sein Zug unterſcheidet ſich weſentlich von dem oberwähnten des Baſiliseus; es iſt nicht mehr die Rede von einer großen Anzahl ungeheuerer und ſchwerfälliger Schlachtſchiffe, ſondern relative Kleinheit, Leichtigkeit und Beweglichkeit derſelben treten an die Stelle des früheren Syſtems. Die von dem Byzantiner Archelaos ausgerüſtete und von dem Alexandriner Kalonymos befehligte Flotte Beliſar's beſtand nämlich aus nur 92 leichten Kriegsſchiffen von einem ganz neuen, nun zuerſt auftauchenden Typ, aus Dromonen. Die Dromonen (δρομόνες = Schnelläufer) unterſchieden ſich in der Bauart weſentlich von den Trieren und Penteren; ſie entbehrten der Maſten und Takelung vollſtändig und wurden nur durch Riemen bewegt, deren jeder nur durch einen einzigen Mann bedient wurde; an jeder Seite befanden ſich 25 Riemen auf, und ebenſoviele unter dem Decke, ſo daſs 100 Ruderknechte für ein Fahrzeug genügten; außerdem hatten die Dromonen eine Beſatzung von je 100 Seeſoldaten. Zum Transport der Landungstruppen und deren zahlreicher Reiterei waren 500 große tiefgehende Segelſchiffe ausgerüſtet worden, die mit je 40 Matroſen bemannt, aber nicht armiert waren und daher nicht zum Seegefechte taugten. Die dreimonatliche Fahrt dieſer Flotte von Byzanz nach Karthago, von dem auf ihr befindlichen berühmten Geſchichtsſchreiber Prokopios von Cäſarea ausführlich beſchrieben, bietet großes Intereſſe; hiebei geſchieht auch zum erſtenmale eines vollſtändig ausgebildeten Signalſyſtems Erwähnung, mittelſt welchen die Bewegungen der ganzen Flotte bei Tag und Nacht vom Admiralſchiffe aus geleitet wurden, bei Tag durch färbige

Segel (wohl Flaggen?), bei Nacht durch hellodernde Fackeln. Mit kluger Vorsicht vermied Belisar ein Gefecht mit der überlegenen vandalischen Flotte, die er täuschte, landete glücklich seine Truppen, und nahm Karthago von der Land- und Seeseite gleichzeitig ein. Der vandalische König Gelimer wurde in mehreren Landschlachten besiegt und schließlich gefangen, und hiemit die rasche Eroberung Afrikas besiegelt.

Nach der glücklichen Beendigung des Vandalenkrieges griff Justinian die Gothenherrschaft in Italien an; mit dieser konnte er allerdings nicht so leicht fertig werden wie mit dem degenerierten Vandalenthum, denn die Gothen waren noch ein kerngesundes, tapferes, kriegsgewohntes Volk; allein sie hatten nicht beachtet, dass ein vom Meere umgebenes Land wie Italien sich nur vom Meere aus dauernd behaupten läßt, sie hatten keine Seemacht geschaffen. Daher erlag auch schließlich, nach 20jährigem, hartem Kampfe (535—555), ihr Heldenmuth und die kriegerische Tüchtigkeit ihrer Könige Vitiges, Totila und Teja, den Feldherren Justinian's, Belisar und Narses, die aus dem Meere immer neue Kraft schöpfen konnten. Die Byzantiner unterwarfen ganz Italien, und als sie darauf auch noch die mittelländischen Küsten Spanien's eroberten, schien Justinian's Vorhaben, das Römerreich in seinem alten Glanze wiederherzustellen, seiner Verwirklichung nahe. Jedenfalls hatte sich der Ring der byzantinischen Herrschaft wieder um das ganze Mittelmeerbecken geschlossen (mit einziger Ausnahme der gallischen Küsten), und war Byzanz nunmehr die erste, besser gesagt, die einzige Seemacht des-

ſelben; doch ſollte es dies nicht lange bleiben, ſondern nach der an äußerem Glanze reichen Epoche Juſtinian's I. einem höchſt langwierigen, nur durch ſeltene Lichtblicke unterbrochenen Zerſetzungsproceſſe anheimfallen.

Bevor noch das zweite der vorhin erwähnten, im Mittelmeere neu auftretenden Elemente ſeinen Kampf mit Byzanz aufnahm, entſtand in aller Stille und unbemerkt der erſte Keim zu einem in ſeiner Art ganz einzigen politiſchen Gemeinweſen, das in der Folge der mächtigſte und gefährlichſte Gegner von Byzanz werden ſollte. Als nämlich noch in der Mitte des 5. Jahrhunderts der Hunnenſturm über Mittel-Europa dahingebraust war, war demſelben auch die große und blühende, am Nordende des adriatiſchen Meeres gelegene Seehandelsſtadt Aquileja zum Opfer gefallen und von Attila gänzlich zerſtört worden; diejenigen der Einwohner, die dem Untergange entronnen waren, flüchteten vor den Reiterſcharen der Überwinder auf die Inſeln und Lagunen vor der Brenta-Mündung und legten dort den Grund zu einer nach Art der vorhiſtoriſchen Pfahlbauten direct aus dem Waſſer herauswachſenden Stadt, die zwar lange unbeachtet und unbedeutend blieb, ſich aber am Ende des 7. Jahrhunderts als Venezia zu einem geordneten Staatsweſen auf ariſtokratiſch-republikaniſcher Grundlage conſtituierte, von da an einen überraſchenden Aufſchwung nahm und in ſpäterer Folge ſich zu einer Großmacht erſten Ranges auswuchs.

Vorerſt koſtete es aber den Byzantinern Mühe genug, ſich der Araber zu erwehren. Dieſes uralte und hochintereſſante, höchſt eigenartige Volk war bisher in merk-

würdiger Isolierung geblieben; es hatte ebensowenig selbstthätig in die Weltgeschicke eingegriffen, als sich von außenher in dieselben hineinzerren lassen; nie war es fremden Eroberern zur Beute gefallen, und selbst die Oberhoheit der Römer war eigentlich nur eine nominelle geblieben. Trotz der peninsularen, von drei Meeren eingeschlossenen Lage Arabien's waren dessen Bewohner vorwiegend selbstgenügsame Nomaden geblieben, die das ungebundene Hirtenleben und die wilde Poesie der Wüste dem beschränkenden Städtewesen, dem bürgerlichen Gewerbe und der Schiffahrt vorzogen. So waren denn die Araber mit der Außenwelt wenig in Beziehung getreten. Seit dem Auftreten ihres großen Propheten Mohammed aber (geb. 571, gest. 632,) war mit dem Volke eine plötzliche Wandlung vorgegangen; der durch die Lehre Mohammed's erweckte religiöse Fanatismus, die vermeintliche Pflicht, diese neue Lehre der gesammten Menschheit gewaltsam aufzudringen, verlieh den Arabern eine erstaunliche, impulsive Expansionskraft. Und da diese Expansion, eben infolge der peninsularen Lage Arabien's, nach drei Seiten hin unterbunden war, musste sie sich nothwendigerweise nach der vierten Seite hin entwickeln, die mit dem Lande festländisch zusammenhieng, also gegen das Mittelmeerbecken hin. Einmal in Schwung gerathen, ließ sich nun die Expansion auch durch das Meer nicht mehr aufhalten; und was die Araber nicht auf den Meeren gewesen, die ihre heimischen Küsten bespülten, das wurden sie nun mit einem Schlage auf dem ihnen fremden Mittelmeere, nämlich Seefahrer. Nicht um Handel zu treiben, sondern um Eroberungne

zu machen, begaben sie sich auf das neue Element, das sie bei der ihnen angeborenen hohen Begabung bald zu beherrschen lernten, und die rasche Eroberung Syrien's, Phönizien's und Ägypten's setzte sie sowohl in den Besitz guter Küsten und Häfen, als in die Herrschaft über seegewohnte Unterthanen. Der erste Araber, der selbst Schiffe baute, war der Stifter der omajadischen Dynastie, Khalif Moawija I. (661—675), der, seine Residenz nach Damascus verlegend, in kurzer Zeit eine Flotte von 700 Kriegsbarken schuf, mit derselben die byzantinische Flotte an der Küste von Cilicien schlug und zerstreute, und die Inseln Cypern und Rhodus eroberte. Noch bedeutender waren die Eroberungen von Moawija's Feldherren Okba, Musa und Tarik, die zwar zu Lande erfolgten, aber ihm den Besitz der gesammten afrikanischen Nordküste und den Spanien's verschafften, so dass die arabische Herrschaft das Mittelmeerbecken von Osten, Süden und Westen zu umklammern begann. In diesem Besitzstande erfolgte das rasche Aufblühen der arabischen Seemacht ebenso naturgemäß, als der unvermeidliche Seekampf mit der byzantinischen Macht, die sich wie mit einem Schlage nur mehr auf die nordöstlichen Küsten beschränkt fand. Hier aber konnte sich die letztere behaupten, umsomehr, als das Khalifat selbst, nicht lange nach seinem wundergleichen Entstehen, sich in einzelne Theile zersplitterte und somit die ursprüngliche Übermacht einbüßte; Byzanz vermochte dadurch dem weiteren Vordringen der Araber in Europa Schranken zu setzen und seine oft bedrohte Hauptstadt zu wahren.

Für die weitere Entwicklung des Seewesens war der

lange Seekrieg zwiſchen Byzantinern und Arabern von Bedeutung, und üben namentlich die letzteren auf die Schiffahrt großen Einfluſs aus. Um die des Seeweſens ungewohnten Araber für dasſelbe und namentlich für den Seekrieg zu begeiſtern, wurde demſelben in der Sunna (den ſchriftlich aufgezeichneten „Heiligen Überlieferungen“) ein beſonderes religiöſes Verdienſt zugeſchrieben. „Wer zur See nur den Kopf umdreht, hat ſo viel Verdienſt, als wer zu Lande ſich in ſeinem Blute wälzt;“ und: „eine glückliche Seeſchlacht iſt gleich zehn Siegen zu Lande,“ heißt es darinnen. Übrigens erwachte in den Arabern, mit dem Beſitze ausgedehnter Küſten, allmählig auch der Handelstrieb, und ſie wurden zu kühnen und geſchickten Kauffahrern, die ſich vorzugsweiſe leichtgebauter Segler bedienten. Beſonders aber in mittelbarer Weiſe machten ſich die Araber um die Schiffahrt verdient, indem ſie mit Vorliebe ſich mit Mathematik, Aſtronomie und Geographie beſchäftigten, und dieſe theoretiſchen Diſciplinen praktiſch auf die Nautik anwandten; auch iſt von ausnehmender Wichtigkeit, daſs bei ihnen zuerſt der Gebrauch des (übrigens nicht von ihnen erfundenen) Compaſſes vorkommt. Wahrſcheinlich hatten die Araber den Compaſs auf dem Überlandwege von den Chineſen überkommen, denen er ſchon im 2. Jahrhundert nach Chriſti bekannt war, wenngleich von demſelben kein praktiſcher Gebrauch gemacht wurde; die Wichtigkeit der Nordweiſung der Magnetnadel für praktiſche Zwecke erkannt, und ſie zur Orientierung auf der unbegrenzten Waſſerfläche benützt zu haben, iſt ein Verdienſt arabiſcher Intelligenz; und noch

bedurfte es langer Zeit, bis die Verbeſſerungen, die der Schiffer Gioja aus Amalfi am Compaſſe vornahm (1302), dieſen zum unentbehrlichen Gemeingute aller Seefahrer machte.

Die Araber bieten ein beſonders bekräftigendes Beiſpiel der im Verlaufe dieſer Zeilen wiederholt aufgeſtellten Theſe, daſs ſich ein friſcher ſchneidiger Geiſt der Völker bemächtigt und ſie umwandelt, ſobald ſie die Luft des Mittelmeeres zu athmen beginnen. In ihrer alten Heimat von drei Meeren eingeſchloſſen, dem Rothen, dem Indiſchen und dem Perſiſchen Meere, wiſſen ſie durch Jahrtauſende damit nichts anzufangen; kaum aber an den Ufern des Mittelmeeres erſchienen, werden ſie plötzlich zu Seefahrern. In ihrer alten Heimat nur einer träumeriſchen Naturpoeſie, einem ruheloſen Wanderleben und unfruchtbaren Stammesfehden hingegeben, erwacht in ihnen, kaum am Mittelmeere anſäſſig geworden, eine hohe praktiſche Intelligenz und ein intenſives wiſſenſchaftliches Leben. Und in einer Zeit, da das chriſtliche Europa immer mehr in rauher Uncultur zu verſinken beginnt, werden die aufblühenden arabiſchen Staaten zu Stätten intenſiven geiſtigen Lebens, wiſſenſchaftlicher Forſchung, materiellen Gedeihens und regen Gewerbfleißes.

Aus der Epoche der byzantiniſch-arabiſchen Seekriege, oder dem Kampfe um Byzanz, iſt beſonders eines neuen Kampfmittels zu gedenken, das zum erſtenmale im Jahre 678 auftritt, als genannte Stadt von einer arabiſchen Flotte blockiert und hart bedrängt wurde; eines Kampfmittels, das in vorahnender Weiſe an die Sprengtechnik der moderniſten

Gegenwart, an Dynamit und Torpedos erinnert, nämlich des ſog. „Griechiſchen Feuers“. Dieſes von Kallinikos aus Heliopolis um das Jahr 670 erfundene geheimnisvolle Präparat war ein Brandſtoff, der ſich unter heftiger Exploſion mit Knall und Rauchentwicklung entzündete und dann unlöſchbar, angeblich ſelbſt unter Waſſer fortbrannte; es wurde demnach dazu verwendet, feindliche Schiffe in Braud zu ſetzen, auf die es entweder, auf Pfeile und Wurfſpieße gebunden, geſchleudert, oder in ſchwimmenden Gefäßen getrieben wurde (mithin der förmliche Torpedo)! Auch diente das Griechiſche Feuer dazu, um aus eiſernen Röhren ſteinerne Kugeln zu ſchleudern, war ſomit auch ein Vorläufer des Schießpulvers; doch iſt das Geheimnis ſeiner Zuſammenſetzung, von den Byzantinern eiferſüchtig gehütet, nie gelüftet worden, wenngleich ſehr wahrſcheinlich die Ingredienzen des Schießpulvers, Salpeter, Schwefel und Kohle, nebſtdem Pech, Harz und Naphtha ſeine Baſis bildeten. Durch die den Arabern unerklärlichen Wirkungen des Griechiſchen Feuers wurde in den Reihen ihrer Flotte paniſcher Schrecken erregt und ein großer Theil derſelben vernichtet; die Araber ſelbſt konnten das Geheimnis nicht entdecken. Auf dieſe Weiſe konnte ſich das bedrängte Byzanz ihrer erwehren, ſowohl im Jahre 678, als bei einer Wiederholung der Belagerung im Jahre 718; ſelbſt in offener Seeſchlacht ſicherte das Griechiſche Feuer durch einige Zeit den Byzantinern das Übergewicht, und Kaiſer Conſtantin Kopronymos konnte 747 einen großen Seeſieg über die Araber bei Cypern erfechten. Später aber wendete ſich das Glück wieder den letzteren zu, die 825 die

Insel Kreta und 827 einen Theil von Sicilien eroberten. (Das Griechische Feuer kam allmählig mehr und mehr außer Gebrauch — seine Gefährlichkeit mochte wohl den Inhabern des Geheimnisses selbst imponieren — und gerieth schließlich, nach einem kurzen Wiederaufleben in der Zeit der Kreuzzüge, infolge der Erfindung des Schießpulvers ganz in Vergessenheit.) —

Ein neues, die Schiffahrt des Mittelmeeres beeinflussendes Element tritt im Laufe des 9. Jahrhunderts in die Erscheinung, nämlich das erste Auftreten der Normannen daselbst. Diese verwegenen, abenteuerlustigen Gesellen bieten zugleich das erste Beispiel, dass ein fremdes Volk die Küsten des Mittelmeeres nicht zu Lande, sondern aus fernen Meeren zu Schiffe kommend erreichte. Auf ihren „Meerdrachen" und „schaumhalsigen Wellenrossen", wie sie ihre Schiffe poetisch benannten, und unter der Führung von „Seekönigen" aus ihrer rauhen skandinavischen Heimat ausschwärmend, hatten die nordischen Wickinger erst das nördliche und westliche Europa plündernd heimgesucht, waren auf den Strömen Deutschlands, der Niederlande, Englands und Frankreichs verheerend bis tief in das Innere dieser Länder vorgedrungen, und hatten ihre Seefahrten selbst bis Island und Grönland erstreckt. Erst nur auf Raub und Beute bedacht, hatten sie dann später in England und Frankreich feste Herrschaften begründet, und richteten nunmehr ihre Blicke begehrlich nach dem südlichen Europa; um das Jahr 851 durchschifften sie zum erstenmale die Meerenge von Gibraltar, besetzten die

afrikaniſchen Mittelmeerküſten und die Baleariſchen Inſeln und ſuchten ſelbſt die italieniſchen und griechiſchen Küſten mit ihren Raubzügen heim; und 859 ſetzten ſie ſich an den Mündungen des Rhône feſt. Erſtaunlich iſt die Kühnheit und Geſchicklichkeit, mit welcher die Normannen ſich ihrer, zu ſo weiten Expeditionen höchſt ungenügend erſcheinender Schiffe zu bedienen wuſsten; dieſe Wickingerſchiffe waren ſo klein, daſs zu einem Zuge ſtets ihrer mehrere Hundert ausgerüſtet werden muſsten. Sie dienten gleicherweiſe zur Befahrung der Oceane, wie der in die letzteren mündenden Flüſſe, welche die Normannen weit hinauf ſtromaufwärts zu befahren pflegten; daher waren die Schiffe flach gebaut und ſo leicht, daſs ſie im Bedarfsfalle auch über Land getragen werden konnten. Sie waren ſowohl zum Rudern als zum Segeln eingerichtet, führten aber nur einen Maſt und ein einziges Segel; ihr Bord war hoch, am Bug befand ſich das geſchnitzte Bild eines Fabelthieres, am Hintertheil ein thurmartiger Aufbau, aus welchem Pfeile und Steine auf die Feinde geſchleudert werden konnten; was aber das Beſonderſte an ihnen war, iſt, daſs ſie nie ein Verdeck hatten, ſondern ſtets offen waren; demnach blieben die kühnen Piraten, die oft ihr ganzes Leben an Bord zubrachten, Tag und Nacht ſtets unter freiem Himmel, allen Unbilden des Wetters ausgeſetzt und iſt es ſchwer zu begreifen, auf welche Weiſe ſie Proviant, Trinkwaſſer, Ausrüſtungsgegenſtände ꝛc., ja auch die gemachte Beute unterzubringen und vor dem Verderben zu bewahren vermochten; allerdings war bei der Kleinheit der Fahrzeuge die Beſatzung

gering, höchstens 60 Köpfe (das in jüngster Zeit im sog. Königshügel bei Sandefjord in Norwegen aufgefundene Wikingerschiff gibt genaue Kenntnis von diesen interessanten Fahrzeugen; es ist 25 Meter lang, vollständig ausgerüstet, mit Mast, Segel, Rudern und Seitenbooten versehen und enthielt überdies das Grab eines Seekönigs).

Doch nicht die normannischen Piraten wurden für die Geschichte der Mittelmeerländer bedeutsam, sondern diejenigen Normannen, die sich im Norden Frankreichs festgesetzt und rasch christianisiert hatten. Unter diesen entwickelte sich nämlich am frühesten das typisch-mittelalterliche Rittertum, besonders nach dessen glänzender, bestechender und poetischer Seite hin; und diese lieferten das größte Contingent zu der rasch anwachsenden Zahl jener frohgemuthen, abenteuer- und eroberungslustigen fahrenden Helden, die, ihrer Heimat mit leichtem Herzen auf Nimmerwiedersehen den Rücken kehrend, glücksuchend in die weite Welt ausfuhren. Die Normandie war ihnen alsbald zu eng geworden, und da ihnen Christianisierung und Civilisierung das vorige wilde Piratenwesen untersagten, so stellten sie ihre Thatenlust in den Dienst der Religion. Als bewaffnete Pilger begannen sie in immer größerer Zahl nach dem heiligen Lande zu wallfahrten; ihrem Beispiele ist es zum großen Theile zuzuschreiben, dass die europäische Kreuzungsbewegung in Fluss kam und durch lange Zeit rege gehalten wurde. Die ersten Pilgerfahrten der normännischen Ritter, die bereits im Anfange des 11. Jahrhunderts begannen, führten auch, und zwar noch vor den Kreuzzügen, zu einem anderen welt-

historischen Resultate, nämlich zur Gründung eines normännischen Reiches in Unteritalien, das trotz seines nur 150jährigen Bestehens von großer Bedeutung für die europäische Cultur wurde. Unteritalien bot im Beginn des 11. Jahrhunderts ein Bild weitgehendster Zerklüftung und war in eine große Menge kleiner Herrschaften zerfallen, die sich sowohl unter sich fortwährend befehdeten, als auch gegen die noch immer geltend gemachten Ansprüche der Griechen, nämlich des oströmischen Reiches und gegen die fortschreitenden Eroberungen der Araber zu wehren hatten. Die nach dem heiligen Lande wallfahrenden oder von dort zurückkehrenden normännischen Pilger, für die Unteritalien eine naturgemäße Station bildete, stellten sich bei ihrer Abenteuer- und Kampflust den Fürsten von Capua, Neapel, Benevent, Salerno ꝛc. zu deren gegenseitigen Fehden und zu der Abwehr der schismatischen Griechen und der mohammedanischen Araber mit Vergnügen zur Verfügung und gelangten bald zu großem Einflusse, so dass viele im Lande blieben und bald auch durch directen Zuzug aus der Heimat verstärkt wurden. Im Jahre 1027 schenkte Herzog Sergius von Neapel den Normannen, zum Lohne ihrer tapferen Unterstützung in einer Fehde gegen den Fürsten Pandolfo von Capua, die Stadt Aversa nebst einem fruchtbaren Landstriche und hiemit entstand die erste normännische Grafschaft in Italien, unter Rainulf. Sie nahm einen raschen Aufschwung, besonders seit der Ankunft der tapferen Söhne Tancred's von Hauteville, unter denen sich Wilhelm, Robert und Roger besonders auszeichneten. 1038 verbanden sich die Normannen von

Aversa mit den Griechen zu einer Unternehmung gegen Sicilien, um diese Insel den Arabern zu entreißen, hielten sich aber, nach einem glücklichen Feldzuge, von den Griechen bei der Beutetheilung für übervortheilt und warfen sich nun aus Rache auf Apulien, den letzten Rest byzantinischer Herrschaft in Italien, diese Provinz erobernd, 1040—1043, und zu einem selbständigen normännischen Reiche machend. Von nun an stand der normännischen Expansion kein ernstes Hinderuis mehr im Wege; Robert von Hauteville, mit dem Beinamen Guiscard, eroberte in der Folge das ganze Festland, während sein Bruder Roger Sicilien den Arabern entriss; der Sohn und Nachfolger des letzteren, Roger II., vereinigte schließlich die gesammten normännischen Besitzungen zu beiden Seiten der Meerenge von Messina zu einem Reiche und ließ sich 1130 als König von Neapel und Sicilien krönen.

Von Seite der Päpste, die im Aufblühen der Normannenmacht ein Gegengewicht gegen die ihnen zuweilen unbequem werdende Macht der deutschen Kaiser erblickten, wurde die erstere meist mit günstigen Augen angesehen; doch führte dieser Umstand mehrfach zwiespältige Papstwahlen herbei, so dass öfter die ganze Kirche in eine kaiserliche und eine normännische Partei gespalten erschien. Die normännischen Herrscher bemühten sich auch ganz besonders, als treue Söhne der Kirche zu erscheinen; doch hinderte sie dies nicht daran, gegen ihre andersgläubigen Unterthanen, namentlich die noch immer zahlreichen Araber in Sicilien, weitgehende Toleranz zu üben; und da dieser Zeit, wie

bereits gesagt, die Araber zu den vorzüglichsten Trägern der Cultur zählten, konnte dies nicht ohne Einfluss auf die Entwicklung des gesammten intellectuellen Lebens Europa's bleiben.

Bei der theils halb-, theils ganzinsularen Lage des italienischen Normannenreiches musste sich naturgemäß dessen Machtentfaltung in erster Linie nach der maritimen Richtung hin entwickeln, was umso rascher geschah, als die Normannen, wie gesagt, schon von Haus aus die tüchtigsten Seeleute waren. Die Wechselwirkung zwischen ihrer heimischen Eigenart und den von ihnen im Mittelmeere vorgefundenen, technisch höher stehenden Formen des Seewesens musste auf Schiffbau und Schiffahrt von den günstigsten Folgen sein. Selbstverständlich sahen sich die Normannen alsbald veranlasst, von der höchst primitiven, eben beschriebenen Form ihrer Fahrzeuge abzugehen, mit welchen sie ihre kühnen Wikingerzüge unternommen hatten; dieselben erschienen, sobald sie einem höheren Zwecke als dem Seeraube zu dienen hatten, vollkommen ungenügend, und mussten durch ähnliche Typen ersetzt werden, wie sie derzeit als Schlachtschiffe im Mittelmeere üblich waren. Indem aber die Normannen diese Typen — die Galeeren der Italiener und Dromonen der Byzantiner — für ihren eigenen Gebrauch adoptierten, beseelten sie dieselben durch den ihnen eigenthümlichen Geist der Kühnheit und Beweglichkeit, und machten hiemit einen weiteren Schritt vorwärts auf der Bahn, welche die Byzantiner durch den Gebrauch der Dromone betreten hatten. Allerdings lässt sich nicht verkennen, dass nach

anderer Richtung hin dieſer Umſchwung im normänniſchen Seeweſen eher einen Rückſchritt bedeutet, inſoferne als nämlich die motoriſche Kraft, mit Vernachläſſigung des Segels, ſich vorzugsweiſe auf das Ruder zu ſtützen beginnt. Solange die Wikingerſchiffe nur mit freien Männern bemannt waren, die bei ihrem ungebundenen Abenteuerleben der Zeit keinen Wert beimaßen, hatte das Segel ſeine gleichwertige, im Ocean ſogar ſeine ausſchließliche Berechtigung und Verwendung gefunden; dies änderte ſich, ſobald nach der Staatengründung in Süditalien der ſpecifiſch-mittelländiſche Geiſt, deſſen in dieſen Zeilen ſo häufig Erwähnung geſchah, das Normannenthum zu durchdringen und zu modificieren begann. Mit der Staatsbildung der Normannen wurde auch ihr Seeweſen zur ſtaatlichen Aufgabe, und muſste eine Form annehmen, die dem Seeweſen der anderen mittelländiſchen Staaten ähnlich blieb; beſonders muſste es von Wind und Wetter unabhängig gemacht werden, was bei dem damaligen höchſt unvollkommenen Stande des Segelweſens durch letzteres nicht zu erreichen war; und da überdies die politiſchen und ſocialen Verhältniſſe der Mittelmeerländer es unſchwer erſcheinen ließen, das zur Handhabung der Ruder erforderliche Menſchenmaterial zwangsweiſe zu beſchaffen, ſo findet der raſche Übergang des normänniſchen Seeweſens von der Segel- zur Ruderſchiffahrt ſeine ungeſuchte Erklärung. Man darf eben nie vergeſſen, daſs, ehe die Kunſt des Segelmanövers zu einer verhältnismäßig hohen Stufe entwickelt war, das Segelſchiff ſich nur zum Kaufſahrer und allenfalls zum Corſaren eignete, nicht aber zum

Kriegsschiffe, dessen erstes Erfordernis stete Verfügbarkeit und Schnelligkeit ist; und dass jenerzeit das Ruder dem Segel nach beiden Richtungen noch entschieden überlegen war. Wenn aber auch die Normannen ihren Schiffbau und ihr Seewesen dem eigenthümlichen Charakter des Mittelmeeres anpassten, so durchtränkten sie es doch mit ihrem eigenen traditionellen Geschicke, und förderten es hiedurch bedeutend auf dem Wege technischer Vervollkommnung; auch behielten ihre Schiffe einen äußerlich ausgeprägten nationalen Charakter, indem sie manche Eigenthümlichkeiten des alten Wikingerschiffes beibehielten, wie den hohen thurmartigen Aufbau am Hintertheile, das meist einen grimmigen kolossalen Drachen darstellende Gallionbild ꝛc. Doch darf auch nicht verschwiegen werden, dass auch die einheimischen, neapolitanischen und sicilianischen, stark mit den Arabern vermischten Elemente des normannischen Reiches von großem Einflusse auf das normännische Seewesen waren, sowie die größten und berühmtesten seiner Flottenführer (Georg von Antiochien, Majo, Stephanus, Margaritus u. a.), ihrer Nationalität nach Orientalen und Italiener waren.

Es konnte nicht fehlen, dass die Normannen sich auf das eifrigste der zu Ende des 11. Jahrhunderts beginnenden Kreuzzugsbewegung anschlossen, die so recht nach jeder Richtung hin ihren Neigungen und ihrem Wesen entsprach; und ebensowenig konnte fehlen, dass ihre Theilnahme die ohnehin in großer Anzahl vorhandenen Berührungspunkte feindseliger Art mit dem byzantinischen Reiche vermehrte, das bekanntlich mit jener Bewegung nicht im mindesten sympathisierte und

derſelben alle nur erdenklichen Hinderniſſe in den Weg legte. Der bereits vorher zwiſchen beiden Reichen ausgebrochene Seekrieg fand durch die Kreuzzüge neue Nahrung und brachte Byzanz zum öfteren in ernſtliche Gefahr; er dauerte mit wenigen Unterbrechungen bis zum Ende des Normannenreiches (das zu Ende des 12. Jahrhunderts ebenſo unerwartet als plötzlich vor der noch vergänglicheren Macht der Hohenſtauffen zuſammenbrach) und culminierte im Jahre 1183 in der Eroberung von Durazzo und Theſſalonich durch die Normannen. Wenn auch in dieſem langen Seekriege, in welchem ſchließlich doch die Byzantiner die Oberhand behielten, keine ſolchen Seeſchlachten und Großthaten ſtattgefunden haben, welche glänzend in die Erinnerung ſpäterer Geſchlechter hineinleuchten, ſo hat er doch weſentlich die Seetaktik des Mittelalters ausgebildet und in feſte Formen gebracht, wie ſie ſich bis zu den Zeiten des großen Reformators Andrea Doria erhielt, und iſt deshalb von epochaler Wichtigkeit; er zeigt den Kampf zweier Gegner, die ſich mit ziemlich gleichen Kräften und ziemlich gleichen Mitteln meſſen und daher darauf angewieſen ſind, die Entſcheidung nicht allein in perſönlicher Bravour, ſondern mehr noch in geſchicktem, kunſtgemäßem Manövrieren zu ſuchen. Der Mangel an epiſodiſchem Intereſſe hat aber ſein Andenken verblaſſen laſſen und das verfrühte, überraſchende Abtreten des einen Gegners vom Weltſchauplatze ihm ein glanzloſes Ende bereitet. Denn nicht nur das Reich der Normannen erlag in den Kämpfen von 1189—1194 dem Hohenſtauffen Heinrich VI., auch ihre Nationalität gieng in unglaublich kurzer Zeit ſpurlos

verloren und verschwindet gänzlich in den fermentreichen Völkergemische Sicilien's. Unverkennbar ist die Analogie ihres Geschickes mit dem der Vandalen; beides germanische Völker, die trotz geringer Zahl in strotzender Urkraft und im ersten Ansturm die verweichlichten Südländer überwinden und an den Gestaden des Mittelmeeres blühende mächtige Staaten gründen; beides Elemente, die impulsiv in die Geschicke der Welt eingreifen und namentlich die Herrschaft über das Meer an sich reißen zu wollen scheinen; und doch, beide zersetzen sich gleichsam chemisch unter den Strahlen einer heißeren Sonne, unter ungewohnten zu üppigen Lebensbedingungen, verlieren rasch ihre nationale Eigenart und gehen schließlich in der numerischen Mehrzahl der Überwundenen ohne Rest auf. Bei den Gothen und Longobarden haben sich ähnliche Erscheinungen gezeigt; es scheint, dass der wonnige Süden, der seit je so große Anziehungskraft auf den Germanen ausgeübt, ihm nicht zuträglich ist, sondern ihn anlockt, wie die Flamme das Insect, um ihn zu verzehren.

Weit besser, als von den Normannen, wurde die beginnende Kreuzzugsbewegung von einigen Küstenstädten Oberitalien's ausgenützt, die aus unscheinbaren Anfängen, eben durch geschicktes Erfassen der weittragenden Bedeutung des Kampfes zweier weltbewegender Principien und durch eine gleichsam vermittelnde Stellungnahme zu denselben, sich zu ans Wunderbare grenzendem Aufschwunge emporarbeiteten. Diese Städte waren Genua, Pisa und Venedig. Namentlich das letztere, in einem ziemlich versteckten Winkel der

äußerſten Nordweſtecke des adriatiſchen Meerbuſens gelegen, urſprünglich eine Heimſtätte der Flüchtigen, die der Zerſtörung Aquileja's durch Attila entronnen; ohne anderen Territorialbeſitz als die flachen, ſchmalen Sanddünen, die ſich im ſeichten Meere aus dem Geſchiebe der Brenta- und Etſch-Mündung aufbauen; ohne anderen Erwerb, als das Meer gewährt; eine nothgedrungene Anſiedlung habeloſer Fiſcher: namentlich Venedig, wiederhole ich, bietet ein großartiges Beiſpiel, welch unerſchöpfliche Fundgrube der Macht, des Wohlſtandes, der materiellen und intellectuellen Überlegenheit und der höchſten Cultur das Meer, und eben nur das Meer, iſt, wenn man es unermüdlich und zielbewuſst zu benützen verſteht. In ihren anſpruchloſen Pfahlbauten inmitten der Lagunen, rings von Waſſer umgeben, fanden die armen Flüchtigen von Aquileja erſt das Gefühl der Sicherheit, der Selbſtändigkeit und der Unangreifbarkeit wieder; ihren Nachkommen begann dies amphibiſche Weſen bereits zu behagen; ſie fühlten ſich allgemach heimiſch auf ihrer Dünenkette, deren Mittelpunkt die Inſel Rialto bildete, conſtituierten ſich ſelbſtbewuſst als eigenes Gemeinweſen und gaben ſich eine Verfaſſung von ausgeſprochen oligarchiſchem Charakter, mit einem auf Lebenszeit gewählten Dux (Dogen) an der Spitze; die illuſtre Reihe der Dogen von Venedig wird im Jahre 697 mit Paulucius Anafeſtus eröffnet; und mit dem Jahre 810, unter dem Dogat des Agnello Participatio, hat der junge Staat bereits einen feſten, bleibenden Regierungsſitz auf der Inſel Rialto, auf und um welcher eine eigenartige, prächtige Stadt aufzublühen beginnt, die ſich den

Namen Venezia beilegt (nach den Venetern, die im Alterthume die Nordweſtküſte der Adria bewohnten). Bei dem Mangel jedes zu Landwirtſchaft und Viehzucht geeigneten Stückchens feſten Bodens — die Stadt ſchwamm gleichſam wie eine Nymphäa auf der Waſſerfläche — und bei dem anfänglichem Mangel an jedem Feſtlandbeſitze ſahen ſich die Bewohner bezüglich ihres Unterhaltes lediglich auf das Meer angewieſen; urſprünglich muſste der Fiſchfang allein herhalten, bald aber lehrte die Nähe der reichbewaldeten, gegenüberliegenden Oſtküſten die Holzſchätze derſelben zum Schiffbau verwenden. An den Bewohnern dieſer illyriſchen Küſten fanden die Venetianer treffliche, alterprobte Lehrmeiſter in der Schiffbaukunſt, ſowie eine unverſiegliche Quelle des Herbeiſtrömens neuer Einwohner; und an den zahlreichen Seeſtädten Illyrien's die erwünſchte Gelegenheit, ſich an der Vermittlung deren lebhaften Handelsverkehres thatkräftigſt zu betheiligen. Während ſie auf dieſe Weiſe einerſeits nutzbringende Beſchäftigung fanden und ſich mit dem zum Leben Nöthigen verſehen, ja bald ſelbſt Reichthümer anſammeln konnten, gab ihnen andererſeits der rauhe, kriegeriſche und räuberiſche Charakter ihrer illyriſchen Nachbarn auch Veranlaſſung genug, ſich wehrhaft zu erweiſen und mit der Natur des kleinen Krieges zur See beizeiten vertraut zu machen. Die unzugängliche, leicht zu vertheidigende Lage ihrer Stadt, zu welcher der Zugang nur durch die ſchmalen Canäle möglich war, welche die Dünenkette durchbrechen und die an den ſeichten Lagunen die trefflichſte Rückendeckung beſaß, kam ihnen hiebei wohl zuſtatten; ſie ſahen ſich hiedurch in den Stand geſetzt, nach Belieben

aggressiv gegen ihre Nachbarn vorgehen zu können, ohne von Seite der letzteren einen wirksamen Angriff auf ihr sicheres Nest besorgen zu müssen; nur auf offener See hatten sie für die Sicherheit ihres Handels zu sorgen. Auf diese Weise erstarkte der junge Staat, der anfänglich keine Eroberungspolitik trieb und seine Aufmerksamkeit nur auf den Handel richtete, diesen aber auch energisch zu schützen wusste, in überraschend schneller Weise nach innen; es entwickelte sich in ihm ein Geist bewundernswerter commercieller und gleichzeitig kriegerischer Thatkraft, der zur Bildung einer mächtigen Aristokratie von ganz eigenartigem Charakter führte, nämlich zur Aristokratie der Kaufherren. Während im übrigen Europa der Handel sich in den Händen des städtischen Bürgerthums concentrierte und vom Adel als seiner nicht würdige Beschäftigung betrachtet wurde, bildete er in Venedig gerade die auszeichnende Prärogative des Adels oder, mit anderen Worten, der Adelsstand bildete sich eben aus dem Seehandel heraus. Und in der That gab das abenteuerreiche Leben zur See, der stete Kampf gegen Concurrenten und gegen Seeräuber und das kühne Erforschen ferner Küsten dem venetianischen Handel einen ritterlichen und heldenhaften Anstrich; denn der Kaufherr führte (wenigstens in den ersten Jahrhunderten der Republik) sein Schiff in eigener Person; er musste Seemann sein und mit dem Degen in der Faust sich seines Lebens und seines Eigenthums erwehren; er musste in seiner Person die kluge, kaufmännische Berechnung mit jenem wehrhaften und streitbaren Geiste vereinigen, der den Grundzug des mittelalterlichen Ritterthums bildete. Daher

war auch der venetianiſche Kaufmann nicht der geringgeſchätzte „Pfefferſack“ des Feſtlandes, ſondern eine ritterliche Erſcheinung und vor allem ein kühner Seemann; daher konnte ſich aus ihm ein ſpecifiſcher Adelsſtand herausbilden, der an Selbſtbewuſstſein, Standesgefühl und Thatkraft keinem anderen nachſtand, an Klugheit aber und in der Fähigkeit, ſeine Intereſſen zu wahren, jeden anderen weit überragte; daher konnte er die politiſche Macht, die Staatsgewalt, an ſich reißen und dauernd behalten. Und noch ein wichtiger, nicht zu überſehender Umſtand: Da der venetianiſche Adel (in den erſten Jahrhunderten) keinen feſtländiſchen Beſitz hatte und ſomit auch keine ackerbautreibenden Unterthanen bedrücken konnte; da ſeine Handels- und Schiffsbedienſteten durch das eigene Intereſſe an das der Herren gekettet waren; und da er durch Prachtliebe und Leichtlebigkeit viel Geld unter die Leute brachte: ſo umſchiffte er auch glücklich die gefährliche Klippe, im Inneren des Staates Intereſſengegenſätze der Stände zu ſchaffen, und blieb populär. Auf dieſe Weiſe blieb Venedig durch lange Zeit von den Parteiungen und inneren Wirren verſchont, die den Krebsſchaden eines jeden ſelbſtändigen Gemeinweſens, namentlich in Italien, bildeten; es ſtanden ſich daſelbſt nicht, wie überall anderwärts, Adelspartei und Volkspartei, Reichthum und Armut, Krone und Vaſallenthum, Ritterſchaft und Bürgerſchaft, Ghibellinen und Welfen feindlich gegenüber, ſondern es herrſchten, unangefochten und von der Volksgunſt getragen, die mächtigen Geſchlechter der adeligen Kaufherren und Schiffsbeſitzer, ſich abwechſelnd in das Zeichen der höchſten

Würde, die Dogenmütze, theilend; und hieraus resultierte eine Stabilität der inneren Verhältnisse und der äußeren Politik, eine Compactheit des Staatsganzen, die dem kleinen Gemeinwesen, dessen ganzes Territorium nur aus einigen Sanddünen und den Planken seiner Schiffe bestand, ein gewaltiges Übergewicht verschafften. Zur Zeit, als die Kreuzzugsbewegung Europa zu durchzittern begann, war Venedig nicht nur die herrschende Seemacht in der Adria, sondern war auch bereits mit dem fernen Orient in Fühlung getreten, hatte mit Ägypten und Syrien einen gewinnbringenden Seehandel begonnen und hatte mit den Normannen Unteritalien's schon manchen ehrenvollen Strauß ausgefochten. Mit Stolz flatterte der geflügelte Leu (das Symbol des Schutzheiligen der Republik, des Evangelisten Marcus, dessen Leib 830 von Alexandria nach Venedig gebracht worden war, und das zum Staatswappen und zur Nationalflagge geworden.) bereits auf dem ganzen Mittelmeere; auch hatte er seine scharfen Pranken bereits fest in die Küsten Istrien's und Dalmatien's geschlagen.

Auch an der tyrrhenischen Küste Italien's waren derzeit zwei Städte, Genua und Pisa, zu bedeutender Seemacht gelangt; ihr Aufblühen beruhte auf anderer Grundlage, als dasjenige Venedig's, doch würde es zu weit führen, hierauf einzugehen. Was Pisa anbelangt, so ist allerdings dessen Blütezeit eine verhältnismäßig kurze; die wenig günstige Lage seines dem Versanden ausgesetzten Hafens, das allmählige Zurücktreten des Meeres an der toscanischen Küste, und die allzugroße Nähe zweier eifersüchtiger Nach-

barstaaten, Genua und Florenz, machten der Macht des rührigen Gemeinwesens umsomehr ein vorzeitiges Ende, als es sich mit Leidenschaft in die ganz Italien zerrüttenden Parteistreitigkeiten eingelassen hatte. Doch während der Kreuzzugsepoche war Pisa auf dem Höhepunkte seiner Blüte angelangt, nachdem es bereits zu Beginn des 11. Jahrhunderts in glücklichem Seekriege den Arabern die Insel Sardinien abgerungen hatte. Genua hinwieder erschien durch seine günstige natürliche Lage bevorzugt, die es zu einem Stapelplatz der Waren für das westliche Europa machte, und war ebenfalls durch den, anfänglich gemeinsam mit Pisa geführten glücklichen Krieg gegen die Araber erstarkt, so dass es sich derzeit gleichfalls im Besitz einer ansehnlichen und tüchtigen Flotte befand. Während der Zeit, wo Gottfried von Bouillon erobernd in Syrien und Palästina vordrang, konnte ihn Pisa bereits mit 120 und Genua mit 70 Kriegsschiffen unterstützen, die ihm neue Kämpfer und Lebensmittel zuführten, wofür Gottfried den Pisanern und Genuesen in Joppe und Jerusalem eigene Bezirke überließ, und ihnen überhaupt große Rechte und Vortheile einräumte.

Im weiteren Verlaufe der Kreuzzüge trat die wichtige Rolle, die hiebei den drei neuentstandenen Seemächten des Mittelmeeres, nämlich den Republiken Venedig, Genua und Pisa zufiel, immer deutlicher hervor. Anfänglich hatten sich die Hauptmassen der Kreuzheere, die vorwiegend aus Franzosen, Deutschen, Lothringern, Flanderern und Burgundern bestanden, auf dem Festlande, dem Laufe der Donau folgend, gegen den Orient gewälzt; sie waren durch Ungarn,

Bulgarien, das byzantiniſche Reich, dann, den Bosporus überſetzend, durch Kleinaſien und Syrien in das heilige Land gezogen; allein die Beſchwerlichkeiten des langen Marſches und das Übelwollen, denen die Kreuzfahrer in den oſteuropäiſchen Ländern begegneten, ließen ſie allmählig mehr und mehr den Seeweg vorziehen. Namentlich wurde ihnen der Landweg durch die mannigfachen Schwierigkeiten verleidet, die ihnen während des Durchzuges durch das byzantiniſche Reich bereitet wurden. Der tiefgehende dogmatiſche und liturgiſche Gegenſatz zwiſchen der weſt- und oſteuropäiſchen Chriſtenheit, oder zwiſchen Rom und Byzanz, der ſeit Jahrhunderten beſtanden, und 1054 zu einem unheilbaren endgiltigen Bruche geführt hatte, war derzeit bereits in einen wüthenden Glaubens- und Nationalhaſs zwiſchen „Lateinern“ und „Griechen“ ausgeartet; beſonders bei den letzteren hatte dieſer Haſs ſo fanatiſche Formen angenommen, daſs ſie die römiſchen Chriſten für ärgere Feinde anſahen als die Mohammedaner. Da aber andererſeits auch die Byzantiner nach der Wiedererwerbung des heiligen Landes Verlangen trugen, und ſich durch das unaufhaltſame Vordringen des Islam in ihrer ſtaatlichen Exiſtenz bedroht ſahen, konnten ſie nicht wohl gegen die Kreuzzugsbewegung eine offen feindſelige Stellung einnehmen. In dieſem Dilemma halfen ſie ſich mit einem trügeriſchen Doppelſpiel, an welchem Hof, Regierung und Volk gleicherweiſe theilnahm, und welches trotz der häufigen Thronumwälzungen und inneren Wirren ſtets dasſelbe blieb: ſich ſcheinbar der Bewegung anſchließend, ſuchten ſie deren Erfolg auf jede nur mögliche Weiſe zu

hintertreiben. Betrug, Verrath, Hinterliſt, Wortbruch, kurz das ganze Arſenal der graeca fides wurde gegen die Kreuzfahrer ſyſtematiſch ausgeſpielt; geſchloſſene Verträge wurden ihnen nicht gehalten, verſprochene Lebensmittel ihnen nicht, oder gar vergiftet, geliefert; durch falſche Wegführer wurden ſie in unwirtliche Gegenden gelockt und dort ihrem Schickſale überlaſſen, oder geradezu den Feinden ausgeliefert; kleinere Abtheilungen wurden meuchleriſch überfallen und niedergemacht u. ſ. w.; und da unleugbar auch die Kreuzfahrer durch hochfahrenden Stolz, Übermuth und Gewaltthätigkeiten vielfach dazu beitrugen, die Abneigung der Griechen zu ſteigern, ſo läſst ſich ermeſſen, welch angenehmes Verhältnis zwiſchen beiden Theilen herrſchen muſste. Je mehr ſich die Kunde desſelben in Europa verbreitete, deſto mehr muſsten die ſpäteren Pilger und Kreuzfahrer den Wunſch hegen, das ungaſtliche Land zu vermeiden und deſto mehr muſste ſich eine allgemeine Erbitterung gegen das byzantiniſche Reich und deſſen Bewohner in den Gemüthern der abendländiſchen Chriſten anhäufen, die zu einer für dieſes verhängnisvollen Exploſion führen ſollte. Eine Umgehung des Landes war aber nur auf dem Seewege möglich. So wälzte ſich nunmehr der Strom der Pilger und Kreuzfahrer nach den Häfen des Mittelmeeres, um daſelbſt Schiffe zur Überfahrt nach Syrien zu ſuchen; dem Begehr nach ſolchen kamen natürlich die Hafenſtädte und in erſter Linie die drei vorhergenannten Seemächte mit der größten Bereitwilligkeit entgegen; galt es doch, außer der Verdienſtlichkeit des Werkes, ein gutes Geſchäft zu machen. Die Schiffseigenthümer ließen

ſich für den Transport der Pilger nach Syrien hohe Fahrpreiſe bezahlen und waren außerdem ſtets lohnender Rückfracht ſicher. Die Rückfracht fand ſich in den nun eben durch die Pilger- und Kreuzfahrten bekannt und begehrt werdenden koſtbaren Waren des Orient's, den bunten Geweben und feinen Stoffen, den gaumenreizenden Gewürzen und wohlriechenden Specereien, den zierlichen Artikeln einer hochentwickelten Kunſtinduſtrie und dergleichen, durch welche das verloren gegangene Luxusbedürfnis Europa's neuerdings geweckt wurde; und fehlte es einmal an ſolchen Waren, ſo beluden die Schiffseigenthümer ihre zurückkehrenden Fahrzeuge einfach mit gewöhnlicher Erde aus dem heiligen Lande, die für Begräbnisplätze ſtark geſucht war, da die ſchwärmeriſchen Frommen der Zeit, welche die Reiſe nicht ſelbſt machen konnten, mindeſtens in geweihter Erde ruhen wollten. Der Begehr nach Schiffen hielt durch das ganze 12. Jahrhundert in ſteigender Progreſſion an und nahm zeitweiſe ganz koloſſale Dimenſionen an, z. B. als der franzöſiſche König Philipp Auguſt ſich mit ſeinem ganzen Heere auf genueſiſchen und piſaniſchen Schiffen nach Syrien überſetzen ließ. Sein Bundesgenoſſe, König Richard I. von England, fuhr gleichzeitig mit einer Flotte von 250 Schiffen (meiſt engliſchen und normänniſchen) dahin und iſt dies der erſte Fall, daſs eine geordnete engliſche Flotte im Mittelmeere auftritt; doch war auch Richard genöthigt, ſeine maritimen Streitkräfte im Mittelmeere zu ergänzen und mietete er hiezu Schiffe in Marſeille.

Es iſt ſelbſtverſtändlich, daſs, um dieſen ſteigenden

Anforderungen zu genügen, die italieniſchen Seeſtädte die größten Anſtrengungen machen muſsten, ihren Stand an Kriegs- und Transportſchiffen zu erhöhen, umſomehr, als außer den Kreuzzügen gleichzeitig noch andere maritime Aufgaben an ſie herantraten. So bediente ſich z. B. der Hohenſtaufſe Heinrich VI. der gemieteten genueſiſchen und piſaniſchen Flotten zur Bekriegung und Vernichtung der Normannenherrſchaft in Sicilien; ſo war zwiſchen den bisher befreundet geweſenen Republiken Genua und Piſa ſelbſt ein erbitterter Kampf um den Beſitz der Inſel Corſica ausgebrochen; ſo war Venedig, um den Beſitz der dalmatiniſchen Küſten, mit dem byzantiniſchen Reich und mit Ungarn in Streit gerathen; ſo galt es, ſich der Piraterie der an der Nordküſte Afrika's entſtehenden kleinen arabiſchen Seeſtaaten Tunis, Fes und Marokko zu erwehren u. ſ. w. Dazu kommt, daſs jenerzeit die durchſchnittliche Lebensdauer eines Seefahrzeuges eine noch geringere war als ſpäter; einmal ließ die noch unvollkommenere Bauart und die ſehr mangelhafte Takelage der Schiffe einen großen Procentſatz derſelben den Stürmen und Schiffbrüchen zum Opfer fallen; dann verſchlang der wildbewegte Charakter der Zeit, der ſo oft als ein Kampf aller gegen alle erſchien und der „Krieg, Handel und Piraterie“ zu einem unentwirrbaren Knäuel zuſammenballte, eine maßloſe Zahl derſelben; auch verſtand man es noch nicht, den Rumpf der Schiffe gegen den Angriff der Bohrwürmer und anderer kleiner, aber gefährlicher unterſeeiſcher Feinde zu ſchützen; mit einem Wort, die Abnützung des ſchwimmenden Materiales war

eine ungeheure und dementsprechend die durchschnittliche Dauer desselben eine sehr kurze. Dieser Umstand, mit dem rapid wachsenden Bedarf zusammengehalten, lässt ermessen, wie außerordentlich belebend die Kreuzzugsbewegung auf die Schiffbauthätigkeit einwirken musste; und in der That lässt sich die Intensität dieser Einwirkung auf Schiffbau, Schiffahrt und Seeverkehr kaum mit anderen Epochen und anderen Meeren vergleichen.

Wenn sich auch die plötzlich und beinahe fieberhaft gesteigerte Theilnahme an den Seerüstungen mehr weniger an allen Nordküsten des Mittelmeeres äußerte und auch die aragonischen, provencalischen, süd- und ostitalienischen, dalmatinischen und albanischen Küsten und Seestädte in ihre Kreise zog, so fand sie doch an Genua, Pisa und Venedig ihre weitaus mächtigsten Stützen, die alle übrigen überflügeln und in Schatten stellen. Dies erklärt sich einerseits daraus, dass diese drei Städte, durch schon vorher blühenden Seehandel reich geworden, allein die nöthige Capitalskraft besitzen, um die kostspieligen Investitionen zur Schaffung ganzer Flotten im großartigsten Maßstabe zu leisten, und die ganze Angelegenheit vom Standpunkte kalter kaufmännischer Berechnung leiten; andererseits daraus, dass sie unabhängig von festländischen Potentaten und unberührt von deren oft sehr kurzsichtigen politischen Rücksichten und Tendenzen, ja sogar an der Gestaltung ihrer nächsten festländischen Nachbarschaft nur wenig interessiert, in der Lage sind, ihren Blick unentwegt in ferne Weiten und auf eine gesichert scheinende Zukunft zu richten, somit einen politisch

höheren Standpunkt einzunehmen. Bei Pisa allerdings hat sich dieser Standpunkt nicht auf die Dauer bewährt, wie bereits gesagt (auch hat es ihn, von den drei in Rede stehenden Seemächten, in der mindest vollkommenen Weise eingenommen, indem es sich zu tief in eine politische Streitfrage Italien's eingelassen und zu sehr mit den Interessen der Hohenstauffen identificiert hatte, in deren Fall es denn auch mitverwickelt wurde); wohl aber bei Genua und bei Venedig. Diese beiden Republiken, an Territorium und Einwohnerzahl neben den großen Festlandstaaten geradezu verschwindend, werden lediglich durch ihre auf eine starke Flotte gestützte consequente und überlegene Politik zu den einflussreichsten und ausschlaggebendsten Mächten Europa's; sie führen durch mehrere Jahrhunderte das große Wort im Mittelmeere, bemächtigen sich der beinahe ausschließlichen Herrschaft über dasselbe, und drücken namentlich dem gesammten Seewesen desselben ihre nationale Eigenart als allgemein giltigen typischen Stempel auf.

Es ist auffallend, wie vor diesen neuen Gestirnen die bisherigen Seemächte des Mittelmeeres, die Normannen, Byzantiner und Araber, plötzlich verblassen und verschwinden, und eben nur so zu erklären, dass Genua und Venedig der elementaren Gewalt der Kreuzzugsbewegung eine bestimmte Richtung zu geben verstanden, und sie in den Dienst der speciellen eigenen Interessen zwangen.

Dass die Vernichtung der Normannen durch den Hohenstauffen Heinrich VI. mit Hilfe Genua's und Pisa's vollzogen wurde, ist bereits erwähnt worden; es muss nun

noch darauf verwiesen werden, dass wenige Jahre später, im Beginne des 13. Jahrhunderts, das große byzantinische Reich vom kleinen Venedig in Trümmer geschlagen wurde; und wenn auch diese Trümmer sich später noch einmal vereinigen sollten, um eine klägliche Scheinexistenz weiterzuführen, so war es doch von da an um die Großmachtstellung dieses Reiches endgiltig geschehen. Venedig, eifersüchtig gemacht durch die Vortheile, die den Genuesen und Pisanern am Schlusse des 12. Jahrhunderts durch die Beförderung der Kreuzheere nach dem Orient daselbst zugefallen waren, wusste es so einzurichten, dass das große, hauptsächlich aus Franzosen bestehende Kreuzheer, welches sich im Jahre 1202 bildete, die eigene Stadt zum Sammelplatz wählte und eine venetianische Flotte zur Überfahrt mietete; weiter verstand es die geistige Überlegenheit des greisen Dogen Enrico Dandolo, der persönlich die Führung der Flotte übernahm, die Kreuzfahrer geradezu in den Dienst der Republik zu zwingen, so dass sie trotz des päpstlichen Bannfluches, mehr oder minder willig, als Söldner Venedig's dessen Geschäfte besorgen mussten. So führte denn Dandolo die Kreuzfahrer zuerst nach Dalmatien, wo sie ihm Zara erobern halfen, dann nach Constantinopel, angeblich, um einen Usurpator zu vertreiben und den rechtmäßigen Kronprätendenten auf den Thron zu setzen, in Wahrheit aber mit viel weittragenderen Absichten. Der Glaubens- und Nationalhass der Abendländer gegen die Griechen, die Erbitterung und Rachsucht der Kreuzfahrer gegen die byzantinische Herrschaft kam den Venetianern hiebei trefflich zustatten; der Kreuzzug ver-

wandelte ſich in einen Krieg gegen das innerlich bereits ganz morſche byzantiniſche Reich und das Volk der Griechen, das der ſtürmiſchen Tapferkeit der abendländiſchen Ritter nicht gewachſen war, und das raſche Ende des Krieges bezeichnete den Zuſammenbruch des Reiches. Das regierende Haus der Komnenen wurde vertrieben und nach Aſien gedrängt (wo es, in Nicäa und Trapezunt, neue „Kaiſerthümer“ gründete); die europäiſchen Theile des Reiches aber (mit einziger Ausnahme von Epirus, wo ſich ein Komnene als Herrſcher behaupten konnte,) wurden zwiſchen den ſiegreichen Venetianern und Kreuzfahrern getheilt. Und hiebei fiel den Venetianern der Löwenantheil zu; zwar wählten die Sieger den franzöſiſchen Ritter Balduin von Flandern zum „lateiniſchen Kaiſer von Byzanz“, 1204, und ſchlug dieſer ſeinen Herrſcherſitz daſelbſt auf; zwar gründeten andere franzöſiſche und lombardiſche Große eine ganze Reihe von quasi ſelbſtändigen Staaten in Griechenland (Theſſalonich, Athen, Morea ꝛc.), die wichtigſten Theile nahmen doch die Venetianer für ſich, nämlich die Seeküſten des adriatiſchen, joniſchen, ägeiſchen, des Schwarzen und des Marmara-Meeres und die meiſten griechiſchen Inſeln, darunter das wichtige Candia. Und wenn auch dieſer, faſt drei Viertheile des Reiches ausmachende Beſitz unter der Oberhoheit des lateiniſchen Kaiſerthums ſtehen ſollte, ſo blieb letztere eine umſomehr bloß nominelle, als ſich die ganze Inſtitution als eine verfehlte, unnatürliche und daher nicht lebensfähige erweiſen muſste. Als Eroberer fremder Nationalität und fremden Glaubens bei den Griechen tödlich verhaſst, konnten die „Lateiner“

trotz aller Tapferkeit im Lande keine festen Wurzeln fassen, und mussten, überdies unter sich uneins und im Norden des Reiches von den Bulgaren heftig bedrängt, nach und nach der Übermacht der Einheimischen erliegen. Alle die neuen „lateinischen" Staatengebilde Griechenland's blieben demnach nur ephemere Erscheinungen; das Kaiserthum selbst bestand nur 57 Jahre und machte 1261 der Wiederkehr der Byzantiner Platz. Venedig hingegen, das sich wenig um Nationalitätenhader und abendländisch-feodale Institutionen und noch weniger um den kirchlichen Zwist kümmerte, sondern seine Aufmerksamkeit ausschließlich auf Handel und Schiffahrt richtete, konnte sich weit leichter als die übermüthige Ritterschaft mit den Einheimischen auf guten Fuß setzen und blieb daher in ziemlich ungestörtem Besitz seiner Erwerbungen, während alle andere Fremdherrschaft der Vernichtung anheimfiel. Nebstbei bewährten die Venetianer im Festhalten ihrer Erwerbungen eine so zähe Energie und berechnende Überlegenheit, die den Griechen mehr imponierte als die brillanteste Bravour der Ritter; und obwohl sie die eigentlichen Urheber der Zerstörung des byzantinischen Reiches waren, so blieben sie doch mit diesem, als es unter den Paläologen zur Restauration kam, in einem leidlichen Verhältnisse und im vollen Besitz ihrer Erwerbungen.

Wo blieb aber, während das Abendland sich zu Land und zur See gegen den Orient ergoss, die Seemacht der Araber, die wir noch kürzlich als so bedeutenden Factor kennen gelernt? Ja, diese hatte sich auch bereits überlebt, und zwar viel rascher, als man es hätte denken sollen.

Die Araber hatten sich, viel zu intensiv für die Dauerhaftigkeit ihres Machtbestandes, nach dem Westen gewendet und darüber im Osten den Boden unter den Füßen verloren. Während sie in der Berberei und in Spanien neue Staaten gründeten, in Süditalien und auf den Mittelmeerinseln festen Fuß zu fassen suchten, wurden sie von neuen Einwanderern mohammedanischen Glaubens, von Türken, Seldschukken und Kurden, aus Syrien und Ägypten verdrängt und vom Mittelmeere abgeschnitten; die neuen Ankömmlinge aber, aus den Steppen Asien's kommend, wussten mit dem Meere nichts anzufangen. Die Macht der arabischen Khalifen, die nunmehr ihren Sitz zu Bagdad in Mesopotamien aufschlugen, blieb nur mehr auf die geistliche Gewalt beschränkt; die weltliche Gewalt aber gieng auf neue Dynastien über, die sich im Orient neue Reiche gründeten. Die mächtigste dieser Dynastien war die der Ejubiden, der der gewaltige Saladin angehörte, der größte, glücklichste und gefährlichste Gegner der Kreuzfahrer; er herrschte, als Sultan von Ägypten, auch über Syrien und Palästina, somit über die meisten der dem Islam unterthänigen Ostküsten des Mittelmeeres; aber, ein so großer Herrscher und Krieger Saladin auch war, für das Seewesen hatte er weder Sinn noch Verständnis. Dasselbe gilt von seinen Nachfolgern; sie ließen es sogar geschehen, dass sich die Abendländer, besonders die geistlichen Ritterorden derselben, an den Küsten Syrien's fest einnisteten, wodurch den maritimen Operationen der Kreuzfahrer vorzügliche Stützpunkte geboten wurden; und was Ägypten anbelangt, so scheint sich dieses,

ſobald es wieder zu ſtaatlicher Selbſtändigkeit gelangt war, wieder ſeiner uralten, nationalen Abneigung gegen den „Typhon“ erinnert zu haben. Die Araber des Weſtens aber, die noch immer tüchtige Seefahrer geblieben waren, waren einerſeits zu weit entfernt, um hier thätig einzugreifen, und hatten andererſeits ſich ihrer eigenen Haut zu erwehren, indem ſie mehr und mehr aus Angreifern zu Angegriffenen wurden. So erklärt ſich der auf den erſten Blick auffällig erſcheinende Umſtand, daſs der kurz vorher noch ſo ſeegewaltige Islam keine Anſtrengungen machte, der Kreuzzugsbewegung auf dem Meere entgegenzutreten. Zwar hören wir von einzelnen Seegefechten, ſo z. B. vom Kampfe Richard Löwenherz' mit einem rieſigen „türkiſchen“ Dreimaſter von 1500 Mann Beſatzung während der Fahrt von Cypern nach Accon; aber nirgends findet ſich eine Spur davon, daſs die Saracenen auf eine ſyſtematiſche maritime Abwehr, auf die Ausrüſtung von Flotten gegen die Kreuzfahrer bedacht geweſen wären. Venetianer und Genueſen hingegen werfen ſich ſo recht eigentlich zur executiven Seemacht der chriſtlichen Welt auf; und während die Seemacht der übrigen Mittelmeerſtaaten noch ſozuſagen in den Windeln liegt, Normannen, Byzantiner und Araber aber allmählich von der Bildfläche verſchwinden, gelangen Venedig und Genua in kürzeſter Friſt zu faſt ausſchließlicher Herrſchaft über das Meer und zu eminent welthiſtoriſcher Bedeutung.

Iſt dieſe Bedeutung ſchon aus allgemein geſchichtlichem Geſichtspunkte eine hervorragende, ſo wird ſie es noch in erhöhtem Maße mit Rückſicht auf das Seeweſen im Speciellen,

namentlich auf Schiffbau- und Schiffahrts-Technik. Venedig und Genua drücken dem Seewesen des Mittelmeeres ihren eigenen charakteristischen Stempel auf und man kann füglich das 13., 14. und 15. Jahrhundert, im Hinblicke auf diese, die venetianisch-genuesische Epoche nennen. Der durch die Zeitumstände so ungeahnt in Aufschwung kommende Schiffbau wird durch Venetianer und Genuesen zu einer Kunst mit festen Regeln erhoben und in Formen gebracht, die, vielleicht zu lange Zeit starr festgehalten, den specifisch-mittelalterlichen Schiffstypus darstellen. Dies geschieht mit Anlehnung an die Antike, aber doch mit Berücksichtigung der durch die veränderten Weltverhältnisse gebotenen Modificationen; die wesentliche Unterscheidung zwischen dem „langen Schiff" für Kriegs- und dem „runden Schiff" für Handelszwecke wird principiell festgehalten, ebenso die Benützung des für beide Kategorien seit Alters üblichen Motors, nämlich des Ruders für das erstere, des Segels für das letztere. Doch machen die Anforderungen der Zeit Compromisse zwischen den beiden Systemen nöthig; es gilt hauptsächlich, große Menschenmassen oder große schwere Ladungen an Proviant, Kriegsmaterial ꝛc. mit möglichster Beschleunigung auf große Distanzen zu befördern und dabei selbst wehrhaft zu bleiben. Es muss daher darauf Rücksicht genommen werden, dass die Schnelligkeit und Beweglichkeit des Fahrzeuges mit großem Laderaum möglichst in Einklang gebracht werde, dass keiner der beiden Gesichtspunkte den anderen unterdrücke. Andererseits muss auch darauf Rücksicht genommen werden, dass, abgesehen von für ausschließliche Zwecke construierten

Fahrzeugen, ein Schiffstyp von möglichſt univerſeller Verwendbarkeit gefunden werde, der den Grundſtock der navalen Macht zu bilden habe und nach Umſtänden zum Kampf, zum Maſſentransport oder zum Handelsbetrieb dienen könne. Aus dieſen theoretiſchen Erwägungen und praktiſchen Bedürfniſſen, die ſich bei beiden in Rede ſtehenden Seemächten gleich blieben, reſultiert auch bei beiden das gleiche Product: Die Galeere (der Name ſtammt zwar aus dem Griechiſchen und wird zuerſt, als γαλαια, vom byzantiniſchen Kaiſer Leo dem Taktiker gebraucht; doch bezeichnet der Sprachgebrauch mit dieſem Namen nur den von den Venetianern und Genueſen in Aufſchwung gebrachten eigenthümlichen Schiffstypus). Nun iſt dies allerdings nicht ſo zu verſtehen, als ob Venetianer und Genueſen mit einem Schlage eine neue, originelle Schiffsgattung erfunden hätten; die Galeere hatte ja ſowohl dem Namen nach bereits beſtanden — wie denn der Ausdruck auch in dieſen Zeilen wiederholt für den Begriff Kriegsſchiff im allgemeinen gebraucht worden iſt — als auch dem Weſen nach, indem ſie allmählig aus der alten griechiſchen Triere und der römiſchen Trireme hervorgegangen war; allein der etwas vage, allgemeine Begriff des Ausdruckes Galeere beginnt von nun an die Bezeichnung eines nach Formen, Dimenſionen und Gebrauchszweck ſtreng abgegrenzten Schiffstyps zu werden, der eben zu jener Zeit, nach Vorgang Venedig's und Genua's, im Mittelmeer zu allgemeiner Geltung kommt.

Zur Vermeidung von ſinnſtörenden Verwechslungen iſt es überhaupt nöthig, im Auge zu behalten, daſs der

Name wohl auch noch in ſpäterer Zeit in einem doppelten, nämlich einem weiteren und einem engeren, Sinne gebraucht wird; der weitere Sinn bezeichnet damit ein Kriegsſchiff überhaupt, ohne jede Rückſicht auf deſſen Nationalität, Bauart und Größe, ja zuweilen, in dichteriſcher Sprache, ſchlechtweg ein Schiff; der engere Sinn hingegen jene beſtimmte Form eines ſowohl durch Ruder als durch Segel bewegten Kriegsſchiffes mittlerer Größe, die durch Venetianer und Genueſen im 12. Jahrhundert feſt ausgeprägt worden iſt. Dabei iſt zu bemerken, daſs auch die Galeere im engeren Sinne noch in Unterabtheilungen zerfällt, von denen noch weiter unten die Rede ſein wird.

Es iſt geſagt worden, daſs ſich die Galeere an claſſiſche Formen, an die Triere der Griechen und die Trireme der Römer, anlehnt und aus dieſen hervorgegangen iſt; dies gilt für ihre Grundform als „langes Schiff", für das ungefähre Verhältnis der Länge zur Breite, für das Überwiegen des Ruders als Motor, und für das Baumaterial, als welches ausſchließlich Holz gebraucht wurde; an die Verwendung von Metallen wurde noch nicht gedacht, nicht einmal an die Verkleidung mit Blechen unter der Waſſerlinie, als Schutz gegen Bohrwürmer und andere kleine Seethiere. Auch die Form des Kieles, des Vorder- und Achterſtevens, der Spanten und der äußeren und inneren Beplankung blieb ziemlich die alte. Dagegen wich die Galeere wieder in vielen Punkten von der Trireme ab, vor allem in den Dimenſionen. Namentlich den Venetianern verbot die Seichtigkeit ihrer heimiſchen Küſte einen größeren Tiefgang der

Schiffe; sie mussten dieselben möglichst flachgehend und daher niederbordig halten; aus diesem Grunde konnte die Galeere auch nur ein einziges Deck erhalten, und fiel die Möglichkeit weg, die Reihen der Ruderer in mehreren Decken übereinander zu placieren; der Schiffsraum unter Deck hinwieder musste für die zu befördernden Leute oder Waren frei erhalten werden, für die Ruderer blieb daher nur auf dem Deck Platz. Dies beschränkte natürlich die Anzahl der letzteren auch um ein Bedeutendes, und dieser Umstand, sowie die Rücksicht auf die Schnelligkeit des Fahrzeuges führte seinerseits wieder auf Beschränkung der Dimensionen. So setzte sich, gleichsam von selbst, die Regel fest, dass die Länge des Schiffes zwischen 35 und 45 Meter, die Breite zwischen 5 und 6·5 Meter zu betragen habe, und das Deck die Wasserlinie nur um einen Meter, oder wenig mehr, überrage. Auf Deck und beiderseits längsschiffs befanden sich die Ruderbänke in zwei, drei oder auch mehreren Reihen nebeneinander; zum Stützpunkt der Ruder, seemännisch Riemen genannt, lief, durch Consolen gehalten, ein langer, schwebender Balken, Apostis, beiderseits außerhalb der Bordwand in Deckhöhe dahin. Je nachdem jeder Riemen durch einen eigenen Mann, oder ein und derselbe Riemen durch mehrere Männer bedient wurde, zerfielen die Galeeren in zwei Gattungen; im ersteren Falle hieß sie galera alla zenzile, im zweiten galera alla scaloccio, und war demnach auch die Anordnung der Ruderbänke verschieden, indem diese bei den Zenzile-Galeeren schräg, bei den Scaloccio-Galeeren im rechten Winkel zur Längsaxe standen; in der Mitte, zwischen

den Ruderbänken, blieb ein freier Gang vom vorderen bis zum hinteren Ende des Schiffes. Zur Unterstützung der Riemenwirkung führte die Galeere auch Segel, und zwar mehr als ihr antikes Vorbild; sie war mit kurzen, sogenannten Pfahlmasten versehen, die, in den Kiel eingelassen, das Deck nicht sehr hoch überragten, deren jeder aber eine riesig lange, schräg in die Luft ragende Raa mit einem einzigen dreieckigen Segel trug (die sogenannte lateinische Takelung); die Zahl der Maste und mithin der Segel variierte zwischen zwei und fünf. Die Segel ließen jedoch nur eine zweifache Stellung zu, je nachdem ihre Schoten steuerbord oder backbord befestigt wurden, und mithin konnten sie wohl bei günstigem Winde die Schnelligkeit des Fahrzeuges bedeutend erhöhen, sonst aber nicht viel zur Manövrierfähigkeit beitragen; die letztere beruhte vorzugsweise auf den Riemen. Die Masten hatten an ihrer Spitze einen vierkantigen Klotz, durch welchen die Taue liefen, welche sie in ihrer aufrechten Stellung festhielten, und bei demselben einen aus Gitterwerk hergestellten Korb, in welchem die Ausguck haltenden Matrosen und während des Kampfes die Schützen Platz fanden. Den Rammsporn behielt die Galeere von ihrem antiken Vorbilde bei, nur in etwas veränderter Gestalt, indem er einen dreieckigen, spitz zulaufenden Schnabel bildete, der, etwa 6 Meter lang, zugleich als Enterbrücke diente. Gänzlich verschieden war jedoch das Steuerruder, das in Angeln am Achtersteven hieng und sichelförmige Gestalt hatte; meist wurde es in seiner Wirkung noch durch zwei lange, beiderseits gehandhabte Riemen unterstützt. Über dem Steuer-

ruder sprang eine weit nach rückwärts ausladende Gallerie vor, welche die in Form eines Tonnengewölbes gehaltene Kajüte des Befehlshabers trug; für die übrigen Officiere und die Seesoldaten waren auf dem vordersten und rückwärtigen Ende des Deckes, das von Ruderbänken frei war, Hütten errichtet. Der Schiffsraum hatte, da das Fahrzeug nur ein einziges Deck besaß, keine Horizontalabtheilung, war aber durch Verticalwände in eine Anzahl von Kammern getheilt, die ihr Licht nur durch Deckluken bekamen; die Tieflage des Deckes machte die Anbringung von seitlichen Luft- und Lichtöffnungen unmöglich, so dass die Galeere, im Gegensatze zum antiken Schiffe, volle Seitenwände zeigte. Die Kammern des Schiffsraumes dienten theils zur Unterkunft für die zu befördernden Personen, theils als Magazine für Vorräthe und Ausrüstungsgegenstände, theils als Laderaum für Waren. Zum Transport von schwerem Kriegsmaterial, von Pferden ꝛc. eigneten sich natürlich die Galeeren nicht, und blieb dieser den runden Schiffen vorbehalten.

Die im Vorhergehenden versuchte Beschreibung bezieht sich auf jenen Schiffstypus, der nach dem Vorgange der Venetianer und Genuesen sich vom 12. Jahrhundert an bei allen Seefahrern des Mittelmeeres in streng festgehaltenen Formen einbürgert und den Grundstock einer jeden Flotte bildet, demnach auch der Zahl nach weitaus überwiegt. Daneben treten aber auch, je nachdem das Fahrzeug mehr dem einen oder anderen Specialzwecke dienen soll, gleichzeitig besondere Eigenarten des beschriebenen Typ's auf, die, alle auf dem Principe der Galeere beruhend, als Abarten der-

ſelben bezeichnet werden müſſen, deren unterſcheidendes Merkmal vorzugsweiſe in den Dimenſionen zu ſuchen iſt. So bilden ſich aus der Galeere, als Nebenformen derſelben, noch folgende Typen heraus:

a) Die Galeaſſe, ital. galiazza. Sie bildet eine vergrößerte Galeere und zugleich die größte Form des mittelalterlichen Kriegsſchiffes, weicht aber auch in der Bauart einigermaßen von der gewöhnlichen Galeere ab. Ihre Länge beträgt 50—60, ihre Breite 7—8 Meter; auch erſcheint ſie bedeutend hochbordiger. Die übermäßige Länge der Galeaſſe macht ſie zu einem ziemlich ſchwerfälligen Fahrzeuge, das trotz der großen Riemenzahl (28—31 an jedem Borde) und trotz der bedeutend erhöhten Anzahl der Ruderer (bis zu 500!) nur eine mäßige Schnelligkeit erreicht; dagegen war ihr wuchtiger Rammſtoß von vernichtender Wirkung. Da die Galeaſſe ausſchließlich für die Seeſchlacht geeignet, ihr Bau und ihre Erhaltung ſehr koſtſpielig war und ſie eine unverhältnismäßig ſtarke Beſatzung erforderte, ſo fand ſie eine weit geringere Verbreitung als die gewöhnliche Galeere; am meiſten fand ſie bei den Venetianern Verwendung, bei welchen ſie ſich auch am längſten erhielt, dann bei den Spaniern.

b) Die Galeote. Unter dieſem Namen verſteht man die verkleinerte Form der Galeere bei ſonſtiger Beibehaltung von deren Bauart und Takelung. Die Galeote hatte eine Länge von 28—35 und eine Breite von 4—5 Metern; die Zahl der Riemen an jedem Borde variierte je nach der Größe, zwiſchen 16 und 23 (während die

eigentlichen Galeeren beiderſeits ſtets 24 oder 26 Riemen hatten). Trotz dieſer geringeren Riemenzahl und trotz dem, daſs ein jeder nur von 2 oder 3 Mann bewegt wurde, hatten die Galeoten doch wegen ihres günſtigeren Größenverhältniſſes einen ſehr raſchen Lauf; ſie wurden demnach vorzugsweiſe als Eclaireur- und Jagdſchiffe verwendet.

c) Die Felucke. Noch kleiner als die Galeote, hatte die Felucke eine Länge von nur 16—20 Meter, unterſchied ſich von derſelben aber auch durch ihre Takelung, indem ſie keine Pfahlmaſte, ſondern zwei höhere, ſchräg nach vorn geneigte Maſte mit je einem lateiniſchen Segel führte. Sie hatte beiderſeits je 8—12 Riemen. Anfänglich wurden die Felucken ohne Deck erbaut, ſpäter aber mit einem Deck verſehen, in welches für die Ruderer Luken geſchnitten wurden, ſo daſs dieſe auf dem Deck ſelbſt ſaßen und ihre Füße in den Schiffsraum hinabhängen ließen; bei dieſer Anordnung gieng kein Raum auf Deck durch Ruderbänke verloren, was bei der geringen Größe der Fahrzeuge von Wichtigkeit war. Die eigenthümliche Takelung ließ die Felucke auch als guten Segler erſcheinen; man baute ſie in der Folge je nach der Größe des Schiffskörpers mit 1–3 Maſten, die ſtets nach vorn geneigt und mit einem lateiniſchen Segel verſehen waren; zur Unterſcheidung nannte man dann die einmaſtigen Felucken Tartanen, die dreimaſtigen aber Schebecken, während der Gattungsname Felucke ſpeciell zur Bezeichnung des derartigen zweimaſtigen Fahrzeuges wurde. — Beim Feluckentypus, deſſen Rumpf noch durchaus aus dem allgemeinen Galeerentypus hervor-

gegangen ist und bei sehr kräftiger Bauart stets den charakteristischen Schnabel (Rammsporn) führt, lässt sich gleichwohl das vorhererwähnte Compromiss zwischen „langem“ und „rundem“ Schiff erkennen; das Verhältnis der Breite zur Länge (bei der Galeere etwa 1 : 7, bei der Galeasse 1 : 8, ja selbst 1 : 9,) erscheint bereits auf etwa 1 : 4 reduciert; desgleichen zeigt die wesentliche Beschränkung der Riemenzahl die Übergangsphase zur Bewegungsart des runden Schiffes, nämlich zum Segelwerk, wenn auch noch in eigenthümlich beschränkter Form. Der Feluckentypus fand wegen seiner leichten Beweglichkeit starke Verbreitung, namentlich bedienten sich seiner die nordafrikanischen Barbaresken in der Folge mit Vorliebe und bildeten ihn weiter aus, da er sich ganz vorzüglich zum Corsarenhandwerk eignete.

Wenn wie gesagt sich die Annäherung des „langen“ an das „runde“ Schiff schon in der Felucke zeigt, so wird ein noch entschiedenerer Fortschritt auf der gleichen Bahn gekennzeichnet durch:

d) Die Gallione. Obwohl auch aus der Galeere hervorgegangen, zeigt die Gallione doch schon mehr die charakteristischen Eigenschaften des runden Schiffes, nämlich die verhältnismäßig große Breite und den hohen Bord, und den Wegfall des Ruderwerkes; sie leitet den ausschließlichen Gebrauch des Segelwerkes auf ein bewehrtes Fahrzeug ein und bildet somit den Übergang zu der späteren Form des Vollschiffes oder der Fregatte. (Doch sei gleich hier bemerkt, dass die typische Ausgestaltung der letzteren

Form nicht mehr dem Mittelmeere angehört.) In der Gallione zeigt sich der durch die Kreuzzugsbewegung auf den Schiffbau ausgeübte Einfluss am augenfälligsten; die Nothwendigkeit, große Menschenmassen, Pferde, Kriegsmaterial ꝛc. aufzunehmen und dabei doch dem Fahrzeuge den Charakter der Wehrhaftigkeit zu wahren, ihm daher starke bewaffnete Besatzung zu geben, führt hier zum erstenmale dazu, den ungeheuren Raumanspruch für Ruderbänke und Rudermannschaft ganz fallen zu lassen. Daher wird die Länge des Schiffes reduciert, dagegen seine Breite vermehrt und namentlich seine Höhe, zur Gewinnung größeren Schiffsraumes, bedeutend gesteigert; hiedurch wird auch wieder die Möglichkeit geboten, mehrere Decke übereinander anzuordnen, was, wie wir gesehen haben, bei den Ruderschiffen nicht der Fall war. Die Gallione erhielt eine Länge von nur 24 bis 28 Metern, dafür aber eine Breite von 7·5 bis 9·5 Metern, bei gleicher Höhe, vom Kiel bis zum Oberdeck gemessen. Der Galeerenschnabel musste wegfallen, da das Schiff nicht rammen konnte; der Bug wurde demnach ziemlich rund gehalten, das Heck hingegen bildete eine verticale Fläche, während die Seitenwände große Convexität zeigten. Die Masten der Gallione, anfänglich zwei, später drei oder vier, waren höher als die der Galeere, vertical gestellt, und führten nur lateinische Segel, (wenigstens im Mittelmeere, wo die Raasegel erst durch Doria in Gebrauch kamen, während die Spanier und Portugiesen bei ihren atlantischen Seglern, den Karavellen, sich der Raasegel schon viel früher bedienten). Dem Galeerentypus gegenüber zeigten die

Gallionen ziemlich plumpe Formen; war der erstere lang, schlank, zierlich und ungemein nieder über Wasserspiegel, so ragte der kurze und breite Rumpf der letzteren, mit ihren mehrfachen Decken und in mehreren Stockwerken sich über dem Achterdeck erhebenden Aufbauten oft haushoch über Wasser. Dagegen war ihre Tragfähigkeit eine bedeutende; auch waren sie nicht so schwerfällig und unbeholfen, als man vielfach annimmt, und im ganzen keine schlechten Segler, wenn auch das Manövrieren noch in der Kindheit lag und sie daher von günstigen Winden abhängig waren.

Neben der Gallione finden sich, für ausschließliche Handels- und Transportzwecke, natürlich noch zahlreiche Gattungen und Namen von Segelschiffen, die sich jedoch, der Natur der Sache nach, nicht so schematisch classificieren lassen wie die Kriegsschiffe und daher auch nicht eingehender angeführt werden können.

Ein Rückblick auf das Gesagte ergibt, dass sich die Schiffahrt der in Rede stehenden Epoche in drei Kategorien eintheilen läßt, die gleichsam durch allmähliches Differenzieren entstanden sind. In die erste Kategorie gehören die Schiffe, die ausschließlich oder vorwiegend durch Ruder bewegt werden, also die eigentlichen Galeeren und deren Nebenformen, die Galeassen und Galeoten;

in die zweite Kategorie gehören die Schiffe, bei denen der Übergang zum Segelschiff in der Weise in die Erscheinung tritt, dass die Takelung bereits als gleichwertiger Factor mit dem Ruderwerke gilt, also die Schebecken, Felucken und Tartanen;

in die dritte Kategorie endlich die reinen Segelschiffe, also die Gallionen, und die zahlreichen Varietäten der Kauffahrer. Es ist hiebei zu bemerken, dass die beiden ersten Kategorien speciell dem Mittelmeere eigenthümlich sind, hier ausgebildet und durch mehrere Jahrhunderte streng conservativ festgehalten wurden, während die dritte Kategorie sich an den nördlichen und westlichen Küsten von Europa selbständig weiterentwickelte und, infolge der Handelsthätigkeit der deutschen Hansa und der skandinavischen Staaten, sowie der atlantischen Entdeckungsfahrten der Portugiesen, eine Richtung nahm, welche hinsichtlich des technischen Fortschrittes das Mittelmeer überflügelte.

Es ist nothwendig, den letztangedeuteten Umstand festzuhalten, da er zur Erörterung einer unleugbar dunklen Seite des mittelländischen Seewesens leitet. Wie bereits mehrfach hervorgehoben, steht hier der Galeerentypus sowohl der Zahl als der Bedeutung nach unbedingt an erster Stelle, und hat demnach das maßgebende Überwiegen der Ruderschiffahrt zur Folge. Nun ist aber das Fortbewegen großer, mächtiger Fahrzeuge durch menschliche Kraft eine höchst mühselige, schwere und aufreibende Arbeit und erfordert eine so unverhältnismäßig große Anzahl von Menschen, dass, als die mittelländische Schiffahrt durch die Kreuzzugsbewegung einen plötzlichen und ungeahnten Aufschwung nahm, der gesteigerte Bedarf an Ruderern nicht mehr durch freiwillige Arbeiter gedeckt werden konnte, und dass sich die Seefahrer, namentlich die Venetianer und Genuesen, veranlasst sahen, den Mangel derselben durch Anwendung von Zwang zu ersetzen. Auf diese

Weiſe kam die mittelländiſche Seefahrt in die Lage, eines der miſslichſten ſocialen Gebrechen des Alterthums, die Sclaverei und den Menſchenhandel, gleichſam neu aufleben zu laſſen und zu einer rechtlichen Inſtitution zu machen. Anfänglich war es ein naheliegender Gedanke, ſchädliche oder unnütze Mitglieder der Geſellſchaft, wie Verbrecher und Taugenichtſe, durch Verurtheilung zur zwangsweiſen Arbeit des Ruderns auf den Galeeren wieder zu nutzbringenden Gliedern zu machen; und hätte ſich der Zwang auf obigen Kreis beſchränkt, ſo hätte die Inſtitution der Galeerenſclaverei neben der praktiſchen auch der ethiſchen Berechtigung nicht entbehrt. Allein dieſer Ergänzungsmodus genügte noch immer nicht, die Lücken der Ruderbänke zu füllen; dagegen boten die häufigen Kriege der Zeit, und namentlich der in der Kreuzzugsbewegung ausgedrückte große allgemeine Krieg des Abendlandes gegen das Morgenland, die erwünſchte Gelegenheit, Gefangene zu machen, um dieſe für obigen Zweck zu verwerten. Und da die Gegner es natürlich an Reciprocität nicht fehlen ließen, der Begriff der ethiſchen Menſchenwürde jenen rauhen Zeiten aber überhaupt nicht geläufig war, ſo entwickelte ſich aus der Sucht, Gefangene zu machen, nur zu häufig ein förmliches Syſtem der Menſchenjagd und des Menſchenraubes, das es ſelbſt mit der Nationalität und dem Glauben der Opfer nicht allzu genau nahm.*) Die Galeere wurde demnach zu einem Moloch, der ungezählte Tauſende ſchuldiger und

*) Beruhte übrigens das „Matroſenpreſſen“, wie es in England bis in unſer Jahrhundert hinein üblich war, auf einer weſentlich anderen Grundlage?!

unschuldiger Opfer ohne Wahl verschlang, und in diesem Umstande fällt ein tiefer Schatten auf die sonst so überaus glänzende culturelle Bedeutung der Mittelmeer-Schiffahrt des Mittelalters. Während an den Nord- und Westküsten Europa's sich die Schiffahrt zu einem freien angesehenen Gewerbe entwickelte, zu welchem sich die Leute freiwillig und oft mit Begeisterung herandrängten, da sie nicht zu dem aufreibenden und entwürdigenden Zwangsrudern verhalten wurden, blieb ihr im Mittelmeere, durch lange Zeit, für einen großen Bruchtheil ihrer Angehörigen der Stempel einer schweren und unwürdigen Knechtschaft aufgedrückt. Die innige Verquickung des Begriffes der Schiffahrt mit demjenigen der in der That schrecklichen Galeerensclaverei mag wesentlich dazu beigetragen haben, dass in der Folge das Seewesen des Mittelmeeres so rasch von demjenigen des atlantischen Oceans überflügelt werden konnte. Hiebei fällt unleugbar den Venetianern ein großer Theil der Schuld zu; die zwar sehr praktische und erfolgreiche, aber brutale, eigennützige und von keinen humanitären Rücksichten angekränkelte Handelspolitik der Republik hatte recht eigentlich einen schwungvollen Sclavenhandel inauguriert, der, auf ihrem Schiffahrtssysteme fußend und von demselben ausgehend, sich auch auf noch unwürdigere Zweige ausbreitete, sich bis in das späte Mittelalter erstreckte und ihr Seewesen im allgemeinen moralisch discreditierte.

Der Schiffsdienst zeigt das Wesen der Sclaverei in ihrer grausamsten, abschreckendsten und unmenschlichsten Gestalt. Die Rudermannschaft eines Schiffes machte den

weitaus größten Theil seiner Besatzung aus; sie belief sich bei Galeassen bis zu 500, bei Galeeren auf 144 bis 260, bei Galeoten auf 64 bis 138 Köpfe, denen nur etwa der dritte oder vierte Theil der betreffenden Zahl an Matrosen und Seesoldaten gegenüberstand; und unter dieser weit überwiegenden Zahl der Rudermannschaft war wieder der weitaus größere Theil aus unfreiwilligen Elementen, nämlich aus verurtheilten Verbrechern, Kriegsgefangenen und gekauften Sclaven, zusammengesetzt. Nun ist es begreiflich, dass diese nur gezwungen an Bord befindlichen und natürlicherweise feindseligen Elemente eine stete Gefahr für das Schiff und dessen übrige Besatzung bildeten, daher auf das schärfste überwacht und durch eiserne Strenge im Zaum gehalten werden mussten; doch artete die nothwendige Strenge bei der allgemeinen Rauhheit der Sitten und dem geringen Werte, der dem Menschenleben als solchem beigemessen wurde, in ein System barbarischer Härte aus. Der Galeerensclave blieb Tag und Nacht mit eisernen Ketten an seine Ruderbank gefesselt; er erhielt wohl genügende Kost, da seine physischen Kräfte bis zum Äußersten in Anspruch genommen wurden, dagegen gar keinen Sold, ja nicht einmal Kleidung; nur die freiwillig geworbenen Ruderer erhielten Sold und Bekleidung, die Sclaven hingegen blieben meist vollkommen nackt, trotzdem sie auf dem offenen Deck bei Tag und Nacht jeder Unbill der Witterung, den sengenden Sonnenstrahlen, dem Sturm, dem Regen, der Kälte und Nässe ausgesetzt waren. Der Ruderdienst selbst war ein furchtbar beschwerlicher und musste, obwohl die Ruderer abwechselten und bei

gewöhnlicher Fahrt nur der dritte Theil der Riemen arbeitete, zehn bis zwölf Stunden ohne Unterbrechung fortgesetzt werden, unter Umständen noch länger. Dabei war stets die Peitsche der Aufseher geschwungen, um auf den Rücken des Säumigen oder Ermattenden herniederzusausen; und brach trotzdem einer oder der andere unter der Anstrengung ohnmächtig zusammen, so wurde der Unglückliche einfach von seiner Kette gelöst und über Bord geworfen; für den rechtlosen Sclaven wurde Krankheit oder Schwäche zum todeswürdigen Verbrechen, denn er zählte nur als Maschine, als physische Kraftquelle, die, sobald sie versagte, achtlos beseitigt wurde. Man glaube nicht, dass das Los der Galeerensclaven in zu düsteren Farben gemalt sei; es stellt eben nur zu beglaubigt einen Zustand dar, gegen den die antike Sclaverei als humane Milde erscheint. Der Sclave des Alterthums erfreut sich mindestens der Wertschätzung eines nützlichen Hausthieres, er wird schon aus Eigennutz bis zu einem gewissen Grade geschont, und steht, ebenfalls bis zu einer gewissen Grenze, unter dem Schutze eines Gewohnheitsrechtes, das der Willkür seines Herrn eine Schranke setzt; der Galeerensclave des Mittelalters hingegen ist nicht nur ein rechtloses Ding, er ist überdies ein Verworfener und Ausgestoßener, ein gehasster und verachteter Feind, der nach den Begriffen der Zeit schon vorher den Tod verdient hat und dem der Galeerendienst als gleichwertig mit der Todesstrafe auferlegt worden ist; seine Existenz zu verlängern, sein ohnehin verwirktes Leben zu schonen, sobald es nicht mehr einem momentanen Zwecke dienstbar gemacht werden

kann, liegt demnach keine Veranlaſſung vor. Dazu kommt die jeder Controle, ſelbſt der der öffentlichen Meinung, entrückte Iſoliertheit und Verantwortungsloſigkeit der Schiffscommandanten, an und für ſich ſchon geeignet, der Tyrannei Vorſchub zu leiſten; und als ein Hauptgrund die vielfache Gelegenheit, den Erſatz zu ermöglichen. Der Krieg gegen die Ungläubigen, die Sclavenmärkte des Orientes, der fortwährende Kampf gegen Concurrenten ſowohl als gegen Seeräuber und endlich die jenerzeit mit dem Seehandel ſtets mehr minder verknüpfte Piraterie werden zu ebenſovielen Quellen, aus denen das zur Füllung der Ruderbänke erforderliche Menſchenmaterial geſchöpft werden kann; die Dichtigkeit der Bevölkerung der Mittelmeerküſten, die Mannigfaltigkeit ihrer nach Race, Stamm, Sprache und Glauben ſo unendlich verſchiedenen Bewohner, das unaufhörliche Heraudrängen ſtets neuer Volkselemente an das Meer ſorgen dafür, daſs die feindliche Reibung daſelbſt nie aufhöre. Wäre das Mittelmeer nicht der Schauplatz ununterbrochener Seekriege auf verhältnismäßig beſchränktem Raume geweſen; wäre der Bedarf an Schiffen nicht durch die Umſtände ſo plötzlich und rapid gewachſen, daſs ihre Herſtellung meiſt über Hals und Kopf erfolgen muſste, ſo daſs an Stelle der langſamen organiſchen Entwicklung ein ſtarrer empiriſcher Schematismus trat; wäre endlich das nöthige Menſchenmaterial nicht in ſo reicher Fülle vorhanden und ſo leicht zu beſchaffen geweſen: ſo hätte wohl auch das Seeweſen des Mittelmeeres einen anderen Entwicklungsgang genommen und ſich der intenſiveren Ausgeſtaltung der Segel-

ſchiffahrt zuwenden müſſen, die jenerzeit bereits entſchieden das fortſchrittliche Princip vertrat. So aber muſste ſich das mittelländiſche Seeweſen, trotz ſeines plötzlichen und ganz beiſpielloſen Aufſchwunges, unter dem Drange der Zeitumſtände in ein conſervatives Syſtem bannen und gleichſam verrennen, aus welchem es in der Folge keinen rechten Ausweg mehr fand; ſo muſste es, zu ſeinem eigenen Nachtheile, das Odium auf ſich laden, zu ſeinem Betriebe eine neue und drückende Form der Knechtſchaft erforderlich zu machen, die es unpopulär machen muſste; ſo wurde es nicht nur zu einem Mittel zur Erreichung kriegeriſcher und friedlicher Zwecke, ſondern ſelbſt zu einer Quelle ſtets ſich erneuernder Kämpfe und Wirren; und ſo muſste es, während es nach einer Richtung hin intellectuelle und materielle Cultur auf das mächtigſte förderte, nach anderer Richtung hin doch wieder der Barbarei eine neue Schleuſe öffnen. Es war nicht überflüſſig, auf obige Verhältniſſe kurz hinzudeuten; ſie erklären es, wieſo es kam, daſs ſich das Seeweſen des Mittelmeeres in erſter Linie die Pflege und Entwicklung der Ruderſchiffahrt zur Aufgabe machte, ſo ſehr, daſs letztere für das ganze Mittelalter die charakteriſtiſche Erſcheinungsform des Mittelmeeres bleibt; und werfen auch ein Streiflicht auf den nicht zu überſehenden Umſtand, daſs damit ein Ablenken von der bisherigen Bahn des ſeemänniſchen Fortſchrittes platzgreift, eine Art ſeetechniſcher Stagnation, welche zwar der extenſiven Blüte der Schiffahrt durch lange Zeit keinen Abbruch thut, ſchließlich aber doch dazu führt, das Mittelmeer aus ſeiner prädominierenden Weltſtellung zu verdrängen.

Wie gesagt, ist die Neugestaltung des mittelländischen Seewesens in technischer und nautischer Hinsicht, während des 12. und 13. Jahrhunderts, hauptsächlich das Werk der Venetianer und Genuesen, wesentlich gefördert durch die staatsmännische und commercielle Genialität, mit welcher diese kleinen Republiken die in den Kreuzzügen sich entladende religiös-politische Gährung Europa's in ihr eigenes Fahrwasser zu lenken wissen. Alle politischen Vortheile der schließlich verlöschenden und, dem ursprünglichen Zwecke nach, resultatlosen Bewegung verbleiben den beiden Republiken; sie sind durch dieselbe zu Großmächten geworden und bleiben es noch durch lange Zeit, nachdem alle durch die „Lateiner" im Orient gegründeten Staatengebilde hinfällig geworden sind; ja sie bleiben, allein von allen Abendländern, durch längere Zeit im factischen Besitze ihrer orientalischen Erwerbungen, behalten somit das wichtige Monopol des orientalischen Seehandels, und die Herrschaft über das Meer. Hiedurch wurde auch die technische Ausgestaltung, die Venedig und Genua dem Seewesen gaben, zum Muster für alle anderen Seefahrer des Mittelmeeres, denn erstere hatten ja das ausschlaggebendste Argument der Mustergiltigkeit für sich, den Erfolg; und überdies entwickelte sich in beiden Städten ein wahrhaft überlegenes technisches und nautisches Genie, das zum Gemeingut ganzer Familien wurde, deren Mitglieder in langer Reihe als Schiffbauer, Schiffsführer und Seehelden glänzten; es genügt, an die Familien Cibo, Doria, Grimaldi, Spinola, Fieschi ꝛc. in Genua, an die Familien Urseolo, Michieli, Dandolo, Pisani, Contarini,

Morosini, Veniero, Capello ꝛc. in Venedig zu erinnern, die nebst vielen anderen kaum minder berühmten in der Geschichte des Seewesens mit unvergänglichem Glanze leuchten. Die im Laufe des 13. und 14. Jahrhunderts im Mittelmeere neu aufblühenden Seemächte, wie Aragonien, Frankreich (Provence), die angiovinische Herrschaft in den beiden Sicilien, ja selbst die Raubstaaten der Berberküste, lehnen sich in der Form ihres Seewesens unverkennbar an genuesische und venetianische Vorbilder an, und so läßt sich die ganze Epoche desselben, vom 12. bis in das 16. Jahrhundert hinein, unbedenklich und mit Recht die venetianisch-genuesische Ära der Schiffahrt nennen. Doch ist dies nicht so zu verstehen, als ob Genua und Venedig in einträchtigem Zusammengehen eine bewußte und beabsichtigte Führerrolle gespielt hätten; die Verschmelzung der beiden Namen zu einem Collectivbegriffe findet nur in dem Umstande seine Begründung, daß bei beiden die Entwicklung und Erstarkung der Schiffahrt aus gleichen Veranlassungen und unter der Gunst der gleichen Zeitverhältnisse stattgefunden und daher aus inneren Gründen und unbewußt eine gleichartige Gestalt angenommen hatte. Im übrigen standen sich die beiden Republiken höchst feindselig gegenüber und machten sich gegenseitig die hartnäckigste und erbittertste Concurrenz. Zuerst hatten die großen Begünstigungen und Vortheile, die von den französischen und englischen Kreuzfahrern den Genuesen im Orient eingeräumt worden waren, den Neid Venedig's erregt; dieses hatte darauf, wie wir gesehen haben, mit dem Zuge gegen Constantinopel, der Vertreibung der byzantinischen

Herrschaft aus Europa und der Gründung des lateinischen Kaiserthums geantwortet. Natürlich musste hinwieder die lateinische Herrschaft im Orient, als specifisch venetianische Schöpfung, den Genuesen ein Dorn im Auge sein, welche dagegen auch entschiedene Stellung nahmen; und der Paläologe Michael VIII., Kaiser von Nicäa, hatte es hauptsächlich der thatkräftigen Unterstützung der Genuesen zu verdanken, dass er im Jahre 1261 dem lateinischen Kaiserthume ein Ende machen, Constantinopel zurückerobern und das byzantinische Reich in Europa wiederherstellen konnte.

Aus dieser politischen Gegnerschaft, verschärft durch die unvermeidlichen Reibungen in den beiderseitigen levantinischen Besitzungen und den Streit um das Handelsmonopol, entstand tödliche Feindschaft zwischen Genua und Venedig; und als gar der byzantinische Kaiser den Genuesen, sowohl aus Dankbarkeit als aus natürlichem Hass gegen die Venetianer, einen Theil seiner Hauptstadt Constantinopel abtrat (die Vorstädte Pera und Galata) und ihnen die Küsten des Schwarzen Meeres zu Handelsniederlassungen einräumte, sah sich Venedig sogar in seiner Existenz bedroht. Die Folge dieser Rivalität war ein gewaltiger Seekrieg zwischen den beiden Republiken, der, mit einigen Unterbrechungen und mit wechselndem Glücke, 130 Jahre, bis 1380, währte. In diesem langen Kriege wurden beiderseits ungeheure Anstrengungen gemacht, kolossale Flotten gebaut, ausgerüstet und vernichtet, glänzende Seeschlachten geschlagen und beiderseits Wunder der Tapferkeit verrichtet; die Siege der Genuesen bei Curzola, 1298, in

den Dardanellen, 1352, bei Sapienza, 1354, bei Pola, 1379, und die Siege der Venetianer bei Trapani, 1264, bei Pera, 1295 und bei Chioggia, 1379, gehören zu den brillanteſten Waffenthaten, deren die Geſchichte der Seekriege überhaupt Erwähnung thut; trotzdem iſt dieſes überlange Ringen der zwei größten Seemächte der Zeit ohne weſentliche Einwirkung auf die techniſch-fortſchrittliche Entwicklung des Seeweſens, denn beide kämpfenden Theile hatten ſich bereits in der vorhin angedeuteten Starrheit der Form verfangen, die die feſtgeſtellten ſchematiſchen Typen der Fahrzeuge und deren Verwendungsart als das erreichbare non plus ultra betrachtete. So führte denn auch der venetianiſch-genueſiſche Seekrieg dazu, die Herrſchaft jener Form dauernder zu befeſtigen und die ſpecifiſche Galeerentaktik in ein durch lange Zeit unerſchüttertes Syſtem zu bringen. Das Weſentliche dieſer Taktik geht aus der Bauart der Galeere und ihrer Nebenarten ſo klar hervor, daſs es kaum einer näheren Andeutung bedarf: Es beſteht darin, dem Gegner ſtets die ſtärkſte Seite des Schiffes, nämlich den ſchmalen ſcharfen Bug, zuzukehren, ihn womöglich durch raſche Wendung in die Flanke zu faſſen und ihm dann mit energiſcher Ruderwirkung den Schnabel (die Rammne) in die Breitſeite zu bohren, damit ihn das durch das entſtandene Leck eindringende Waſſer zum Sinken bringe; gleichzeitig ſuchen die an Bord befindlichen Seeſoldaten die Rudermannſchaft des Gegners kampfunfähig zu machen, damit das feindliche Fahrzeug unlenkbar und deſto leichter ſeitlich zu faſſen werde. Zuweilen wird wohl auch das Entern angewendet, aber in

weit weniger ausgedehntem Maße als nach der antiken und frühmittelalterlichen Kampfweise; und der Breitseiten-Nahkampf der Schiffe wird schon durch die weit in See ausgreifenden Riemen, welche die seitliche Annäherung erschweren, in der Regel ausgeschlossen. Mithin charakterisiert sich die Kampfweise der Galeeren als reine Stoßtaktik; anders natürlich die der Gallionen, die nicht rammen können, dagegen eine viel zahlreichere militärische Besatzung haben, welche letztere durch Pfeil und Wurfspieß in den Gang des Gefechtes einzugreifen und sich den Gegner vom Leibe zu halten trachtet. Daſs die mannigfachen und unvorhersehbaren Zwischenfälle des Krieges und des Gefechtes auch mannigfache Abweichungen in der taktischen Verwendung mit sich bringen, und daher obige Regeln nicht ausschließliche Giltigkeit haben, ist selbstverständlich; doch bezeichnen sie immerhin den allgemeinen Charakter des Seekampfes, wie er zwischen Venetianern und Genuesen ausgefochten wurde. Übrigens endete der Krieg mit dem schließlichen Siege Venedig's, und zwar in eben dem Augenblicke, wo dieses bereits zu unterliegen schien; und, ebenso auffälligerweise, nicht zur See, sondern zu Lande, indem die bereits die Stadt Venedig belagernden Genuesen in ihrem verschanzten Lager in der Lagune von Chioggia eingeschlossen und durch Mangel zur Ergebung gezwungen wurden. Der 1381 zu Turin geschlossene Friede machte der langen Rivalität der beiden Republiken ein Ende, und zwar entschieden zu Gunsten Venedig's, das nunmehr zur alleinigen Vormacht des Mittelmeeres wurde, während Genua von da an einem allmähligen langsamen

Verfalle entgegengieng, aus welchem es ſich nur einmal noch, in ſpäterer Zeit, durch die Genialität des großen Andrea Doria zu vorübergehender Blüte erheben ſollte.

Während Venedig dergeſtalt mit Genua um die Seeherrſchaft ſtritt, konnte es nicht verhindern, daſs neben ihm auch andere Seemächte aufzuſtreben begannen, die allerdings, vorderhand, auf dem Mittelmeere nur Mächte zweiten Ranges blieben. So erhielt die ſüdfranzöſiſche (provençaliſche) Marine durch die übrigens wenig erfolgreichen Kreuzzüge des franzöſiſchen Königs Ludwig IX. (1248—1254 und 1270) einen belebenden Anſtoß; ein Bruder des letzteren, Karl von Anjou, ſtürzte die Herrſchaft der Hohenſtauffen in Süditalien und gründete ein Königreich Neapel; ein Theil dieſes Reiches, die Inſel Sicilien, fiel zwar bald davon ab (die ſogenannte Sicilianiſche Veſper, 1282), und bildete unter Herrſchern aus dem Hauſe Aragonien ein eigenes Königreich, was der Entwicklung der aragoniſchen Seemacht zuſtatten kam (die den Grundſtock der ſpäteren ſpaniſchen Macht im Mittelmeer bildete); doch finden ſich in der Folge die Beiden Sicilien wieder vereinigt und fallen ſchließlich, nach vielen Kämpfen zwiſchen den Häuſern Anjou und Aragonien und nach vorübergehender Eroberung durch Frankreich, als für die Seemachtſtellung höchſt wertvoller Beſitz der Krone Spanien zu. — Ein Urenkel des oben genannten Karl von Anjou gelangt zu Anfang des 14. Jahrhunderts auf den Thron von Ungarn und ſtiftet daſelbſt eine Dynaſtie, die zwar nur durch drei Generationen beſteht, aber für Venedig's

Seeherrſchaft ſehr gefährlich zu werden beginnt; ſie entreißt der Republik den für dieſe eine Lebensfrage bildenden Beſitz von Dalmatien, tritt ſelbſt in Italien erobernd auf, und iſt im Begriffe, Ungarn zu einer Großmacht erſten Ranges zu erheben, als ihr frühes Erlöſchen neue Wirren für letzteres im Gefolge hat, und es der ziemlich gleichzeitig über Genua triumphierenden Republik ermöglicht, ſich neuerdings und dauernd in den Beſitz Dalmatien's zu ſetzen und damit Ungarn vom Meere abzudrängen. Weniger erfolgreich war Venedig gegenüber ſeiner kleinen, aber rührigen und mit größtem Argwohn betrachteten Rivalin Trieſt, die ſich durch freiwilligen Anſchluſs an Öſterreich, 1382, unter den Schutz des deutſchen Reiches ſtellte und dergeſtalt der Verſchlingung entgieng; und gegenüber der kleinen Republik Raguſa, die ſich ebenfalls, durch Anrufung fremden Schutzes, von Venedig unabhängig zu erhalten wuſste. Im Oſten des Mittelmeeres begann ſich endlich eine neue Seemacht zu bilden, die in der Folge zu Venedig's gefährlichſtem Gegner werden ſollte, nämlich die der Türken, unter deren Anſturme das wiederhergeſtellte, aber zu kläglicher Ohnmacht verurtheilte byzantiniſche Kaiſerreich unaufhaltſam zuſammenſchmolz, und die ſich bereits 1365 auf der Balkanhalbinſel dauernd feſtgeſetzt hatten. Zwar mangelte den Türken, als echten Aſiaten, die Befähigung zum Seeweſen faſt durchaus, und haben ſie deshalb zu deſſen Entwicklung auch nichts beigetragen; doch fanden ſie in den unterworfenen Griechen, und mehr noch in den Glaubensgenoſſen der nordafrikaniſchen Küſten, ſeegewandte Elemente, die ſie in ihren Dienſt zwangen

und mit deren Hilfe sie auch auf dem Meere zu einem bedeutungsvollen Factor wurden. Und schließlich muss, unter den sich bildenden Seemächten der Zeit, auch noch des Johanniter-Ordens gedacht werden, der, nachdem Palästina und Syrien definitiv für die Christen verloren gegangen waren, sich erst auf der Insel Cypern, dann auf der Insel Rhodos (und später zuletzt auf der Insel Malta) niedergelassen und den ununterbrochenen Seekrieg gegen die Türken und die afrikanischen Barbaresken zum Daseinszweck erkoren hatte.

Doch konnten sich, mit Ende des 14. und Anfang des 15. Jahrhunderts, all die hier aufgeführten Seemächte des Mittelmeeres bezüglich der Ausdehnung ihres Seehandels und der Stärke ihrer Kriegsflotten noch nicht (oder nicht mehr) mit Venedig vergleichen; diese Zeit bezeichnet den Gipfelpunkt von Venedig's Macht und Blüte. Die Republik hatte derzeit auf dem Festlande von Oberitalien bereits festen Fuß gefasst, die Städte Padua, Treviso, Aquileja, Udine ꝛc. ihrem Gebiete einverleibt, und besaß die sämmtlichen Küsten des Adriatischen Meeres, von den Po-Mündungen angefangen bis einschließlich Albanien (mit Ausnahme von Triest, Fiume und Ragusa); die Städte Scutari, Dulcigno und Durazzo; die Insel Corfu; auf dem griechischen Festlande die Städte Modon, Koron und Korinth; im ägeischen Meere die Insel Negroponte; und endlich die große und wichtige Insel Kandia (Kreta). Waren auch die Besitzungen am Schwarzen und Marmara-Meere, sowie ein Theil der ägeischen Inseln bereits an die vordringenden Türken verloren gegangen, so war doch

der Verluſt durch die Erwerbungen auf der Terra firma und an den dalmatiniſchen, albaniſchen und joniſchen Küſten mehr als aufgewogen, und repräſentierte der ganze Beſitzſtand eine wahrhafte Großmachtſtellung, die in dem koloſſalen Reichthume der Stadt Venedig einen beredten Ausdruck findet. Im Anfang des 15. Jahrhunderts beförderten die Handelsſchiffe der Stadt jährlich durchſchnittlich Waren im Werte von 10 Millionen Ducaten, aus denen ein Reingewinn von 40% (!) reſultierte; hieraus floſs dem Staate eine jährliche Reineinnahme von rund einer Million Ducaten zu, während man in der Stadt über tauſend Privatperſonen zählte, deren jährliche Revenue mindeſtens 40.000 Ducaten betrug; man bedenke den damaligen Wert des Geldes, um die Bedeutung dieſer Summen richtig zu bemeſſen. Eine aus dem Jahre 1423 datierende Aufzeichnung beziffert die venetianiſche Handelsflotte mit 3345 Schiffen über 100 Tonnen Tragfähigkeit, darunter 300 von über 200 Tonnen; bemannt waren dieſelben mit 38.000 Matroſen; der Schiffbau beſchäftigte in Venedig allein 10.000 Perſonen. Im gleichen Jahre (das zur See ein Friedensjahr war) waren lediglich zum Schutze der Handelsflotte activ ausgerüſtet 45 Galeeren mit einer Beſatzung von 11.000 Mann; eine weit größere, aber nicht genau bezifferte Anzahl von Galeeren lag abgetakelt im Arſenal von Venedig. — Eine derartige Proſperität war allerdings nur möglich durch das Syſtem rückſichtsloſeſter Ausbeutung der Colonien; ſo milde und alle materiellen Intereſſen ſchonend die Herrſchaft der Signoria in Venedig ſelbſt war, ſo hart und tyranniſch war ſie in den auswärtigen Beſitzungen.

Die Colonien waren nur dazu da, um unbarmherzig ausgesaugt zu werden, um allen ihren Erwerb in die Mutterstadt fließen zu lassen. Dass von politischen Freiheiten keine Rede sein konnte, versteht sich von selbst; in diesem Punkte verstand die Signoria auch zu Hause keinen Spass; aber es geschah auch alles, um die Colonien materiell und intellectuell in Armut und Erniedrigung zu halten. Sie wurden von venetianischen Statthaltern verwaltet, die mit der unbeschränktesten Gewalt ausgerüstet waren und dieselbe mit der äußersten Härte gebrauchten; zu allen öffentlichen Ämtern wurden nur Venetianer oder Nachkommen der ersten venetianischen Colonisten zugelassen; aller Handel und Verkehr durfte nur von diesen betrieben werden und jede Regung der Selbständigkeit seitens der ursprünglichen Einwohner wurde mit unmenschlicher Grausamkeit niedergehalten. Die Folge dieser Behandlungsweise, die von der in früheren Zeiten geübten ganz verschieden war und sich hauptsächlich während des 14. Jahrhunderts entwickelt hatte, war, dass die venetianische Herrschaft bei allen Unterthanen anderer Nationalität stets verhasst blieb und die Auflehnung gegen dieselbe nie aufhörte. Auch dieser Umstand mag dazu beigetragen haben, die bereits erwähnte, im venetianisch-genuesischen Schiffahrtssystem begründete Entfremdung breiter Schichten der mittelländischen Bevölkerung gegen das Seewesen überhaupt zu vermehren; es begann diesem ein äußerer Schein der Unfreiheit und der Tyrannei anzuhaften, der allerdings mit seinem inneren Kern nichts zu schaffen hatte, immerhin aber zur Trübung der Begriffe beitrug und Abneigung erweckte. —

Es mag auffallend erscheinen, dass, während kleine italienische Republiken in so maßgebender Weise in die Gestaltung der Welthändel eingriffen, seitens des großen deutschen Reiches nichts Ernstes geschah, um am Mittelmeere, wo sich so viele seiner Interessen concentrierten, festen Fuß zu fassen; doch erklärt sich dies aus mehrfachen Umständen. Der wichtigste derselben ist ohne Zweifel der, dass sich im Laufe des 13. Jahrhunderts das deutsche Herrschergeschlecht, in welchem die Krone zu einer Art von Erblichkeit gelangt war, im Kampfe in und um Italien vorzeitig aufgerieben hatte; die Hohenstaufen hatten es wohl darauf angelegt, sich eine Seemacht zu bilden, nach ihrem frühen Untergange jedoch hatte ihre große leitende Idee, die Vereinigung der Herrschaft über Deutschland und Italien in einer Hand, gewaltig an Boden verloren; sie hatte sich als praktisch so schwer durchführbar erwiesen, und hatte für beide Länder so schwere Erschütterungen zur Folge gehabt, namentlich aber beide in eine so große Zahl centrifugaler Sonder-Existenzen zersplittert, dass der Gedanke ihrer Verwirklichung für längere Zeit in den Hintergrund trat. Und als er später wieder aufgenommen wurde, hatten sich die Weltverhältnisse so gründlich geändert, dass der Angelpunkt des Weltherrschaftstraumes nicht mehr wie bisher in die Sphäre des Mittelmeeres fiel. Zunächst nach dem Aussterben der Hohenstaufen wurde das deutsche Reich, das den Charakter eines „Römischen Reiches" nur mehr als wesenlosen Schatten beibehielt, auch thatsächlich wieder zu einem Wahlreiche und hatte alle unausbleiblichen Consequenzen

dieſer verderblichſten aller Staatsformen zu tragen; der Particularismus erſtarkte derart, daſs er bis zu einer faſt völligen Auflöſung des ſtaatlichen Zuſammenhanges des deutſchen Reiches, ja beinahe bis zum Erlöſchen des Bewuſstſeins einer nationalen Zuſammengehörigkeit der Deutſchen führte; und wie Italien ſchon früher das Beiſpiel gegeben, ſo zerfiel nun auch Deutſchland in eine große Anzahl voneinander unabhängiger Staaten, die ſpecielle Intereſſen verfolgten und deren Unterordnung unter das gemeinſame Reichsoberhaupt, den Römiſchen Kaiſer, kaum mehr als eine nominelle war. Es währte, nach dem Erlöſchen des Hohenſtauffiſchen Hauſes, nahe an zwei Jahrhunderte, daſs drei mächtige Dynaſtengeſchlechter des Reiches, deren Mitglieder abwechſelnd die Römiſche Kaiſerkrone trugen, nämlich die Häuſer Habsburg, Luxemburg und Baiern, ihre Kraft an dem Beſtreben abnützten, die Erblichkeit der Krone ihrem Hauſe zu ſichern; und als ſchließlich, gegen die Mitte des 15. Jahrhunderts, dieſes Beſtreben zu einem wenn auch nicht ſtaatsrechtlich feſtbegründeten, ſo doch praktiſch durchgeführten Erfolge des Erzhauſes Habsburg führte, da war der oben angedeutete Umſchwung bereits im Begriffe ſich zu vollziehen. Jedenfalls aber war damals der Particularismus des deutſchen Reichsweſens ſchon ſo weit entwickelt, der Intereſſenkreis der Reichsfürſten, -ſtände und -ſtädte ſo ſchroff abgegrenzt und auf ſo enge Zirkel beſchränkt, daſs der Blick ins Große und Weite bereits getrübt erſchien; namentlich war der Blick aufs Mittelmeer, welches ohnehin von Deutſchland geographiſch durch die Alpenkette, ethno-

graphiſch durch Welſch- und Slaventhum getrennt iſt, abhanden gekommen. Allerdings gehörte ein Theil der Adriatiſchen Küſte, nämlich die Stadt Trieſt und die Grafſchaft Görz, zum deutſchen Reiche; allein dieſer Theil gehörte in die Intereſſenſphäre der habsburgiſchen Hausmacht, und es war ſeit je die eigentlichſte Politik der deutſchen Reichsfürſten, die Hausmacht des Geſchlechtes, welches eben die Kaiſerkrone trug, in ihrer Erſtarkung möglichſt zu hemmen; daher hatten Trieſt und Görz vom Wohlwollen des Reiches keine Förderung zu erwarten. Seitens der öſterreichiſchen Regenten geſchah wohl manches, um dieſe rührigen Gemeinweſen in ihren unabläſſigen maritimen Bemühungen zu unterſtützen; allein einerſeits die ungünſtige geographiſche Lage dieſer Städte, die durch ſchroffe unwegſame Gebirge, die parallel mit den Küſten dahinziehen und ſich nirgends gegen das Meer zu öffnen, vom fernen productiven Hinterlande getrennt ſind, andererſeits die Nähe des bereits mächtigen und auf ſein Monopol in der Adria eiferſüchtigen Venedig ließen ſie zu keinem höheren Aufſchwunge kommen. Dazu kommt, daſs die ſeit Alters bekannten und begangenen Alpenpäſſe, die den Verkehr zwiſchen Deutſchland und Italien vermitteln, in gerader Richtung gegen Genua oder Venedig weiſen, demnach die genannten Städte, als die zunächſt gelegenen und am leichteſten zu erreichenden, auch zu den natürlichen Lagerſtätten des deutſchen Zwiſchenhandels werden muſsten, und man in Deutſchland kein Bedürfnis fühlte, ſich von ihnen zu emancipieren. Was ſpeciell Venedig betrifft, iſt ſogar eine gewiſſe Sympathie nicht zu verkennen,

die ſich im deutſchen Reiche für dasſelbe äußerte; der Grund derſelben iſt einerſeits darin zu ſuchen, daſs Venedig's Politik ſtets eine ſowohl gegen die kaiſerliche als gegen die päpſtliche Autorität gerichtete Spitze zeigte, und ſomit mit der dem germaniſchen Charakter eigenen individualiſtiſchen Richtung harmonierte; andererſeits darin, daſs Venedig, neben ſeiner politiſchen und Handelsblüte, auch zu einer hervorragenden Pflegeſtätte der Wiſſenſchaften und ſchönen Künſte wurde, und auf dieſer Baſis mit der Denkernation der Deutſchen in geiſtigen Rapport trat. Alle die angedeuteten Umſtände wirkten zuſammen, daſs das deutſche Reich als ſolches nicht als ſelbſtändiger Factor in die Machtſphäre des Mittelmeeres einzugreifen die Befähigung und den Beruf fühlte; während ja der nationale Drang der Deutſchen nach Bethätigung ihrer ſeemänniſchen Befähigung und Unternehmungsluſt in Nord- und Oſtſee ſeine natürliche Befriedigung fand.

In ähnlicher Weiſe ablenkend, wie die Nord- und Oſtſee für die Angehörigen des deutſchen Reiches, wirkte der Atlantiſche Ocean auf die bereits genannten, neu aufſtrebenden Seemächte des Mittelmeeres, auf Frankreich und Spanien. Frankreich hatte ſich von Anfang an in der Richtung eines centraliſtiſchen Einheitsſtaates entwickelt; Spanien wurde es in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts durch Vereinigung der bisher ſelbſtändigen Königreiche Caſtilien und Aragonien; und beide Reiche traten um dieſe Zeit und ziemlich gleichzeitig in die Reihe der tonangebenden, eine aggreſſive Politik verfolgenden Großmächte

ein. Frankreich sowohl als Spanien hatte jedes nicht nur eine mittelländische, sondern auch eine atlantische Seeküste; und der große Umschwung, der mit der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts sich zu vollziehen begann und der zur Scheidegrenze zweier großer welthistorischer Epochen wurde, brachte es mit sich, dass das Schwergewicht der Machtentfaltung zur See sich allmählich von der ersteren zur letzteren zu verschieben trachtete. Wenn diese Verschiebung auch nur sehr langsam erfolgte, so trat doch mit dem erwähnten Zeitpunkte insoferne eine sehr wesentliche Veränderung ein, als das Mittelmeerbecken hiemit aufhörte, das ausschließliche Centrum der Weltinteressen zu bilden und für eine geraume Zeit gewissermaßen in die zweite Linie gedrängt wurde. Gewaltige, unerwartete Entdeckungen sollten den Raum der bekannten Erdoberfläche um ein Vielfaches erweitern und, indem hiedurch ein ungeahntes Gebiet der Expansionsfähigkeit eröffnet und der ganze Pulsschlag der Alten Welt neu belebt wurde, wurde zugleich der Menschheit Gelegenheit geboten, den Schauplatz ihres geistigen, materiellen und politischen Ringens, das seit Jahrtausenden im Mittelmeerbecken culminiert hatte, über die ganze Erdkugel auszudehnen.

* * *

Hat das Mittelmeer, wie wir im Vorhergehenden gesehen haben, neben anderen welthistorischen Missionen auch jene erfüllt, Seewesen und Schiffahrt aus den primitiven Stadien, die sich überall vorfinden, wo es Wasser gibt, herauszuheben, auf wissenschaftliche und technische Basis zu

gründen, in ein festes und mustergiltiges System zu bringen und auf das Niveau einer nach Regeln geübten Kunst zu erheben, so fällt andererseits das Verdienst, die Weiterentwicklung des Seewesens in die Bahn rascheren und unabhängigeren Fortschrittes geleitet zu haben, zu großem Theile dem Atlantischen Ocean zu. Doch ist auch hier die Wechselwirkung zwischen beiden nicht zu übersehen, und namentlich nicht außeracht zu lassen, dass der rapide und überraschende Aufschwung der Schiffahrt auf dem Ocean nicht möglich gewesen wäre, hätte nicht die feste Systematik des Mittelmeeres eine sichere Grundlage zum Weiterbau abgegeben. Desgleichen ist nicht zu vergessen, dass die Ersten, die diesen Weiterbau mit Glück und Erfolg ins Werk setzten, die Bewohner der Iberischen Halbinsel waren, welche gleicherweise vom Ocean wie vom Mittelmeere bespült wird, und dass sie ihre Lehrjahre fast durchaus dem letzteren schuldeten; daher kann man auch füglich die Portugiesen und Spanier den Mittelmeervölkern zuzählen.

Allerdings brachte es die geographische Lage Portugal's mit sich, dass sich die maritimen Unternehmungen dieses kleinen, aber rührigen und thatkräftigen Landes vorzugsweise auf die atlantischen Küsten erstreckten. Die Seefahrten der Portugiesen nahmen eine doppelte Richtung: eine nördliche zu friedlichen Zwecken, indem vom 12. Jahrhundert an Portugal den Handelsverkehr der Iberischen Halbinsel mit Nord-Frankreich, England und Flandern vermittelte; und eine südliche, hauptsächlich kriegerische, die sich gegen die Mauren an der Westküste Afrika's kehrte. Mit welchem Ver-

ſtändnis die Portugieſen beſonders die commercielle Seite des Seeweſens erfaſsten, bezeugt der Umſtand, daſs bereits König Alfons II. (1211—1223) eine Seeaſſecuranz, d. h. eine Wertverſicherung der Schiffe und ihrer Ladungen gegen Unfälle, errichtete; ſie trug hauptſächlich dazu bei, den portugieſiſchen Seehandel in hohen Flor zu bringen. Auch in der Folge wandten die Herrſcher Portugal's dem Seeweſen große Aufmerkſamkeit zu, und waren es namentlich König Johann I. (1385—1433) und ſein berühmter Sohn, der Infant Heinrich, genannt der Seefahrer (geb. 1394, geſt. 1460), die es zu ungeahntem Aufſchwung brachten, und bewuſsterweiſe jene große Serie von Entdeckungen einleiteten, die der Welt eine neue Geſtalt geben ſollten. Infant Heinrich, ein Mann von hoher wiſſenſchaftlicher Bildung, war einer der erſten, in dem auf Grund ſeiner mathematiſchen, aſtronomiſchen und geographiſchen Studien die Überzeugung von der Kugelgeſtalt der Erde (eine Überzeugung, die bereits den Gelehrten des Alterthums eigen geweſen, dann aber wieder verloren gegangen war, und die erſt durch Chriſtoph Columbus' große That ihre unwiderlegliche Beſtätigung gefunden) wieder lebendig geworden war; und auf Grund dieſer Überzeugung ordnete er die wiſſenſchaftliche Ausbildung von Seeleuten und die Vornahme von regelmäßigen ſyſtematiſchen Entdeckungsreiſen an; der Zweck der letzteren war, den Seeweg nach Indien zu finden. Der wieder erwachende Glaube an die Kugelgeſtalt der Erde ließ der Erreichung des Zweckes zwei Möglichkeiten offen: den Weg nach Oſten, mit der Umſchiffung Afrika's, für welche Möglichkeit ſich

in den Schriften der Alten und in ſagenhaften Überlieferungen Anhaltspunkte fanden; und den directen, allerdings nur theoretiſch erkannten Weg nach Weſten. Infant Heinrich ſchlug den erſteren Weg ein, der vor allem die Erforſchung der Weſtküſte Afrika's bedingte; und die raſche Folge von Entdeckungen, die durch die von ihm ausgeſandten Expeditionen gemacht wurden (Porto Santo 1418, Madeira 1419, Azoren 1431, Cap Bojador 1432, Cap Verde 1444, Cap Verdiſche Inſeln 1456 ꝛc.), machte ſeine Unternehmungen bei den Portugieſen ſehr populär; im ganzen Volke erwachte die Luſt an abenteuerlichen Seefahrten und rühmlichen Entdeckungen mit elementarer Gewalt, und ergriff bald auch ihre Nachbarn und Rivalen, die Spanier. Im Laufe des 15. Jahrhunderts entwickelte ſich denn zwiſchen Portugieſen und Spaniern ein förmlicher Wetteifer im Aufſuchen des Seeweges nach Indien, wobei die erſteren den Weg nach Oſten, die letzteren den Weg nach Weſten zu ihrer Specialität wählten. Neben wiſſenſchaftlichem Intereſſe und Abenteuerluſt war es aber, und zwar ganz vorzugsweiſe, ein eminent praktiſches, commercielles Intereſſe, das die beiden Nationen auf dieſen Weg drängte: nämlich das Verlangen, ſich des überaus einträglichen indiſchen Handels zu bemächtigen. Die indiſchen Producte, unter denen namentlich Gewürze und Specereien in ganz Europa begehrt waren und die gewinnbringendſten Handelsartikel bildeten, giengen derzeit mit Überland-Karawanen bis an die ſyriſche und ägyptiſche Küſte (der wichtigſte Stapelplatz war Alexandria), und von dort auf venetianiſchen und genueſiſchen Schiffen nach den

europäiſchen Häfen des Mittelmeeres, und zwar größtentheils nach Venedig und Genua; da die beiden Republiken, wie wir wiſſen, ihre Schiffahrt auf das Mittelmeer beſchränkten, ſo war das ganze nördliche und weſtliche Europa hinſichtlich des Bezuges der indiſchen Waren auf die beiden genannten Stapelplätze angewieſen. Nun hätten Portugieſen und Spanier auch gerne an dem reichen Gewinne dieſes Handels participiert, konnten aber, bei der überlegenen Machtſtellung der beiden ſeegewaltigen Republiken, nicht wohl daran denken, dieſen auf dem Mittelmeere ſelbſt Concurrenz zu machen. Dies hätte einen Krieg auf Leben und Tod bedingt; und mit welcher Zähigkeit derartige Kriege geführt werden, hatte ja der 130jährige Kampf zwiſchen Venedig und Genua ſelbſt bewieſen. Und wenn gar, einem Dritten gegenüber, die beiden Republiken ſich zu gemeinſamer Abwehr verbündet hätten, wäre der Erfolg mehr als zweifelhaft geweſen. Dagegen gab die Eventualität der Auffindung des geſuchten Seeweges nach Indien ſowohl Portugieſen als Spaniern ein Mittel an die Hand, den indiſchen Handel, ganz ohne Kampf und Gefahr, von ſeiner bisherigen Route abzulenken und den Venetianern und Genueſen allmählig zu entwinden; gelang die Auffindung, dann hatte ſich die Lage der Dinge mit einem Schlage zu ihren Gunſten geändert, denn dann konnten die indiſchen Producte, mit Vermeidung des langen und beſchwerlichen Überlandweges, direct auf Seeſchiffe verladen und nach dem Weſten Europa's geführt werden; die Waren muſsten überdies dadurch an Zeit wie an Wert gewinnen, da die doppelte Umladung in Alexandria und Venedig (oder

Genua) und die damit verbundenen Zölle, Gebüren, Lagerzinse ꝛc. in Wegfall kamen. Auf dem Ocean aber waren Portugiesen und Spanier den Mittelmeerstaaten entschieden überlegen; einmal hatten hier sie den kürzeren Weg, — der in der Pharaonenzeit, dann zum zweitenmal von den Ptolemäern hergestellte Canal aus dem Rothen in das Mittelmeer war längst wieder versandet und unbrauchbar geworden; — dann hatten sie die Praxis der oceanischen Reisen voraus, was ihnen jedenfalls eine gewisse Überlegenheit sicherte. Man ersieht daraus, dass Portugiesen und Spanier auch einen sehr materiellen Beweggrund und Ansporn für ihre Entdeckungs-Unternehmungen hatten; und aus diesem erklärt sich auch die unermüdliche Consequenz und Ausdauer derselben. Dass das großartigste und folgenschwerste Resultat ihrer Entdeckungsreisen, die Entdeckung Amerika's, weder einem Spanier noch einem Portugiesen, sondern einem Mittelländer, dem Genuesen Christoph Columbus, zu verdanken ist, ist eine jener sonderbaren Zufälle, in denen sich die Weltgeschichte zuweilen gefällt, und die man als „Ironie des Schicksals" bezeichnet; eine Ironie sowohl hinsichtlich der professionellen Entdecker, die den Ruhm der größten Entdeckung einem Fremden überlassen müssen; und eine Ironie hinsichtlich Genua's, dass seinen größten Sohn gezwungen, zum Vortheile Fremder und, ob auch unwissentlich, zum Verderben der eigenen Vaterstadt zu wirken. Nebenbei wirft diese Thatsache aber auch wieder ein helles Licht auf die im Laufe dieser Zeilen so oft hervorgehobenen providentielle Bedeutung des Mittelmeeres für die Entwicklung der

gesammten Menschheit und zeigt neuerdings, wie jede große weltbewegende Idee, jede epochemachende geistige Anregung von hier ausgegangen ist.

Christoph Columbus wurde 1456 zu Genua geboren; nachdem er seine wissenschaftliche Ausbildung auf der Universität Pavia erhalten, gieng er im Alter von 14 Jahren zur See und machte im Dienste René's von Anjou, des vertriebenen Königs von Neapel, verschiedene Reisen in die Levante, später nach England. Sein Aufenthalt in England, von wo aus er 1477 Island besuchte, dann in Lissabon, von wo aus er mehrere portugiesische Expeditionen mitmachte, und auf der Insel Porto Santo (bei Madeira) brachte ihn mit hervorragenden Seeleuten und Entdeckern in Verkehr; dies sowohl als sein eifriges Studium der Erdkunde machte ihn zum entschiedensten Vertreter der nur noch in wenigen erleuchteten Köpfen aufdämmernden Lehrmeinung von der Kugelgestalt der Erde. Auf Grund dieser festen Überzeugung setzte sich der geniale und feurige Mann zum Lebensziele, auf dem Wege gegen Westen die Ostküste Asien's zu erreichen. Columbus dachte sich die Erde als eine aus Wasser und Land bestehende Kugel, die man von Osten nach Westen umsegeln könne; den Umfang dieser Kugel theilte er in 24 „Stunden", jede zu 15 Graden, daher im ganzen zu 360 Graden, eine Eintheilung, die in der Folge bekanntlich zu allgemeiner Anerkennung und Anwendung gelangt ist. Er irrte nur insoferne, als er den Durchmesser der Erdkugel und mithin den Umfang des Äquators als viel zu gering annahm; denn nach seiner Berechnung betrug die

Länge des Äquators der zu seiner Zeit bekannten Erdoberfläche, nämlich vom Meridian der sagenhaften Stadt Thinä in Indien an bis zu dem Meridian der Azoren, 16 „Stunden" also zwei Drittel des Erdumfanges, somit blieben nur noch 8 „Stunden" oder ein Drittel des Erdumfanges zu umschiffen oder zu erforschen, um den Kreis gänzlich zu schließen und wieder an der vermeintlichen Ostküste Indien's anzulangen. Nun beträgt aber das Verhältnis der Länge des Äquators zwischen den beiden genannten Meridianen, bezüglich der als bekannt und unbekannt angenommenen Erdoberfläche, nicht wie Columbus annahm 2 : 1, sondern in Wirklichkeit 2 : 5; oder, mit anderen Worten, die bekannte Äquatorlänge war nicht 16 „Stunden" = 240 Grad, sondern nur etwa 10 „Stunden" = 150 Grad; und es fehlte demnach zur Kenntnis der gesammten Erdoberfläche, nach Meridianabständen am Äquator gemessen, nicht nur ein Drittel, sondern weit mehr als die Hälfte. Dieser Irrthum schmälert das Verdienst Columbus nicht im mindesten, macht es aber erklärlich, dass sowohl er selbst als alle seine Zeitgenossen keine Ahnung davon hatten, dass das von ihm entdeckte neue Land zu einem eigenen, gewaltigen Erdtheile gehöre; noch mehrere Jahre nach der Entdeckung Amerika's hatte man die feste Überzeugung, die lange gesuchte Ostküste Asien's (das Land Zipangu), gefunden zu haben und Columbus selbst nahm diese Überzeugung ins Grab mit; die Existenz des ungeheuren Oceans, der den größten Theil der westlichen Halbkugel erfüllt, wurde erst im Anfang des 16. Jahrhunderts bekannt und in diese Zeit fällt auch

die Richtigſtellung der Begriffe über die wahre Größe der Erde.

Von feurigem Eifer beſeelt, die Richtigkeit und Ausführbarkeit ſeiner Theorie zu beweiſen, wandte ſich Columbus an ſeine Vaterſtadt Genua um Unterſtützung zur Ausrüſtung einer Entdeckungexpedition; er wurde als Phantaſt abgewieſen. Nicht beſſer ergieng es ihm in Portugal, das infolge ſeiner Vermählung mit einer vornehmen Portugieſin zu ſeiner zweiten Heimat geworden war; und nur nach vielen Bemühungen gelang es ihm, 1492, den ſpaniſchen Hof für ſein Project zu intereſſieren, und von dieſem die Mittel zur Ausrüſtung ſeiner Expedition zu erhalten. Vom kleinen ſpaniſchen Hafen Palos aus trat Columbus am 3. Auguſt 1492 ſeine weltberühmte Reiſe an, mit drei Segelſchiffen (Karavellen) und einer aus 120 Köpfen beſtehenden Mannſchaft; und am 12. October desſelben Jahres hatte er das geſuchte Land gefunden, indem er vor der Inſel Guanahani (der Bahamagruppe) vor Anker gieng. Nachdem er darauf noch einige der Antillen entdeckt und einen Theil ſeiner Mannſchaft daſelbſt zurückgelaſſen hatte, trat Columbus die Rückreiſe mit 2 Schiffen an, und traf am 4. März 1493 wieder in Europa, an der Mündung des Tejo, ein.

Die Nachricht von der Heimkehr des Columbus und der von ihm gemachten Entdeckung machte in ganz Europa ungeheures Aufſehen, obwohl, oder vielleicht eben weil, man die öſtliche Küſte Aſien's gefunden zu haben glaubte. Alle Seeſtaaten, *nur gerade mit Ausnahme der mittelländiſchen*, machten Anſtalten, die neugeſchaffene Situation

ſofort im eigenen Intereſſe auszubeuten; und doch laufen die leitenden Fäden der neuen Bewegung, im geiſtigen Sinne genommen, wieder vom Mittelmeere aus. In dieſer Hinſicht iſt beſonders der beiden Caboto und Amerigo Veſpucci's zu gedenken, deren Namen mit der Entdeckung Amerika's im innigſten Zuſammenhange ſtehen.

Der Genueſe Giovanni Caboto — er war jung nach Venedig überſiedelt und hatte viele Jahre daſelbſt gelebt, daher er häufig ein Venetianer genannt wird — und ſein Sohn Sebaſtiano Caboto, geb. 1473 zu Venedig, waren in den Achtziger-Jahren des 15. Jahrhunderts nach England gekommen und hatten ſich dauernd in Briſtol niedergelaſſen. Die Stadt Briſtol betrieb damals lebhaft den Walfiſchfang und die Robbenjagd und unterhielt deshalb Verkehr mit Island, welches den Jägern als Ruhepunkt und Stapelplatz diente. Caboto der Ältere betheiligte ſich an dieſen Unternehmungen, wurde mit Island und den nördlichen Meeren bekannt und vertraut, und kam im Verlauf ſeiner Reiſen, ganz gleichzeitig mit Columbus, aber ganz unabhängig von dieſem, auf die gleiche Idee, nämlich die, von Weſten aus die Oſtküſte Aſien's zu erreichen. Vom Jahre 1490 an, alſo zwei Jahre früher, als Columbus ſeine epochemachende Fahrt antrat, machte Caboto diesbezügliche Verſuche, die anfänglich erfolglos blieben; als aber 1493 die Nachricht nach England drang, daſs Columbus auf gleichem Wege wirklich Land gefunden habe, ſetzte Caboto ſeine Bemühungen mit verdoppeltem Eifer fort; unterſtützt von König Heinrich VII., rüſtete er 1494 eine größere

Expedition aus und entdeckte, begleitet von seinem Sohn Sebastian, am 24. Juni desselben Jahres auch wirklich das Festland des nordamerikanischen Continents, das er als erster Europäer betrat (Columbus selbst fand das Festland, und zwar von Süd-Amerika, erst auf seiner dritten Reise, 1498). Gleich Columbus glaubte aber auch Caboto, die Ostküste Asien's gefunden zu haben; nur vermeinte er nicht auf der Insel Zipangu (Japan), sondern im Lande Kathai (China) zu sein. Auf einer zweiten Reise, die Caboto 1497 unternahm, nahm er das Land (einen Theil der Labradorküste) für Englands Krone in Besitz; und als er, nach England zurückgekehrt, 1498 starb, setzte sein Sohn Sebastiano Caboto die Entdeckungen mit Glück und Erfolg fort, und zwar, mehrmals abwechselnd, im Dienste Englands und Spanien's; für ersteres nahm er die Neu-Englandküste, Neufundland und die sogenannten Hudsonsbailänder in Besitz, während er im Dienste Spanien's Süd-Amerika durchforschte. Was für eine Gestalt hätte wohl die Welt angenommen, wenn Columbus und die beiden Caboto die neuentdeckten Länder nicht für Spanien und England, sondern für ihre Vaterstädte Genua und Venedig in Besitz genommen hätten?!

Und als den Nachfolgern der ersten Entdecker die Erkenntnis aufdämmerte, das neue Land könne doch nicht wohl zu Asien gehören, als die Auffindung seiner Westküste, der Anblick des Stillen Oceans klar machte, es bilde dasselbe einen eigenen Erdtheil, von dessen Existenz man bisher keine Ahnung gehabt, da machte sich das Bedürfnis geltend, diesem neuen Erdtheile einen Namen zu geben. Der Name

aber, der für denſelben in Vorſchlag gebracht und ſofort allgemein angenommen wurde, führt wieder geradenwegs zum Ideenkreiſe des Mittelmeeres zurück. Ein italieniſcher Seemann, Amerigo Veſpucci, geb. 1451 zu Florenz, lieh ihn her, obſchon es zweifelsohne richtiger und billiger geweſen wäre, den Erdtheil nach dem Entdecker zu benennen. Man hat daher ſpäter gegen Amerigo den Vorwurf der Arroganz erhoben, jedoch mit Unrecht, wie A. v. Humboldt nachweist; Amerigo iſt ohne ſein Zuthun und ohne ſein Wiſſen dazu gekommen, daſs ſein Name in Amerika verewigt werde, und hat ſich jedenfalls ſo große Verdienſte erworben, daſs er der Ehre nicht unwürdig erſcheint; er hat die Ausrüſtung der zweiten und dritten Expedition des Columbus beſorgt, hat theils auf ſpaniſchen, theils auf portugieſiſchen Schiffen ſelbſt mehrere Reiſen nach der Neuen Welt gemacht (eine derſelben als ſelbſtändiger Befehlshaber), hat die erſten genauen Beſchreibungen derſelben verfaſst, und hat namentlich die braſilianiſche Küſte eingehend erforſcht. Sein Name wurde durch die Veröffentlichung ſeiner Schriften ſo bekannt und populär, daſs der Vorſchlag des Herausgebers der „Quatuor Americi Vespuccii navigationes“, den noch namenloſen Erdtheil nach dem Autor zu benennen, ohneweiters Anklang fand. — Zwei Genueſen, ein Venetianer und ein Florentiner ſind demnach die erſten, durch welche die Exiſtenz der Neuen Welt zur Kenntnis der Alten gelangt; läſst ſich da nicht mit einigem Rechte behaupten, daſs die Erſchließung der weſtlichen Halbkugel vom Mittelmeere ausgegangen ſei?

Die nächſte Folge der Erſchließung derſelben war ein

wahrhaft fieberhafter Wetteifer der Nationen, ſich in Erweiterung der Entdeckungen und in der Beſitznahme ferner Länder den Rang abzulaufen. Während die Spanier den von Columbus eingeſchlagenen Weg weiter verfolgten und eine Expedition nach der andern nach Amerika ſandten, die im Laufe weniger Decennien unter Führern wie Hojeda, Pinzon, Ponce de Leon, Balbao, Cortez, Pizarro, Almagro ꝛc. den größten Theil des Continentes entdeckten und eroberten, kehrten die Portugieſen mit erneutem Eifer auf ihre alte Idee zurück, den Weg nach Indien mittelſt der Umſchiffung Afrika's zu ſuchen. Zwar hatte Barth. Diaz ſchon im Jahre 1486 das Cap der Guten Hoffnung gefunden, war aber von dort, ohne weiter nach Oſten vorzudringen, wieder umgekehrt; nun, nach erfolgter Entdeckung der Neuen Welt, und mit dem Regierungsantritte König Emanuel's des Großen (1495—1521) wurden die Verſuche mit äußerſter Energie wieder aufgenommen und führten auch alsbald zu dem gewünſchten Reſultate. Vasco de Gama umſchiffte 1498 glücklich das Cap der Guten Hoffnung und gelangte als Erſter zu Schiff bis Indien, an die Küſte Malabar; Pedro Alv. Cabral fand 1500, nach Indien ſegelnd und durch Stürme im Atlantiſchen Ocean weſtwärts abgetrieben, die Küſte von Braſilien, die er für Portugal in Beſitz nahm, umſchiffte dann das Cap (bei welcher Gelegenheit deſſen erſter Entdecker, B. Diaz, umkam), erforſchte die Oſtküſte Afrika's und gelangte dann ebenfalls nach Indien. In Indien konnte allerdings bei der dichten Bevölkerung des Landes und der hohen Culturſtufe

des Volkes nicht von einfacher Besitzergreifung die Rede sein, wie in den Wildnissen Amerika's; doch gründete Cabral Handelsniederlassungen und schloss Handelsverträge mit den indischen Fürsten, die den Portugiesen zu einer bedeutenden Machtstellung verhalfen. Sie setzten sich alsbald in Goa an der Westküste Indien's fest und machten diese Inselfestung zum Standplatz einer gewaltigen Kriegsflotte. Gestützt auf letztere, und durch kluge Benützung der internen Streitigkeiten der indischen Fürsten gelang es dann den portugiesischen „Vicekönigen" in Indien, deren erster Almeida war, und dem der geniale Albuquerque folgte, die factische Herrschaft über ganz Süd-Asien, von Ormus bis zur Halbinsel Malacca und einschließlich der Inselwelt des Sundaarchipels, an sich zu reißen; selbst mit China und Japan wurden Verbindungen angeknüpft, und fand im letzteren Reiche das durch portugiesische Missionäre gepredigte Christenthum große Verbreitung. Durch diese kolossalen Erfolge wurde Portugal zu Anfang des 16. Jahrhunderts wie mit einem Schlage zu einer Großmacht ersten Ranges und zur ersten Seemacht der Welt, seine Hauptstadt Lissabon zur reichsten und wichtigsten Handelsstadt der Zeit, die selbst Venedig in den Schatten stellte; allerdings dauerte diese Herrlichkeit nur kurze Zeit, denn schon um die Mitte des Jahrhunderts trat infolge unglücklicher Kämpfe gegen die Mauren in Afrika ein rascher Verfall ein, der durch die Niederlage König Sebastian's bei Alcassar, 1578, so gründlich besiegelt wurde, dass Portugal für einige Zeit sogar seine staatliche Selbständigkeit einbüßte.

Auch Spanien's Macht wuchs durch die Entdeckungen in ungeahnter und rapider und in etwas dauerhafterer Weise als die Portugal's an. Ungeheure, an edlen Metallen und köstlichen Producten überreiche Gebiete fielen ihm fast gleichzeitig zu: Mexico, Peru, Chile, die Orinocoländer, die La Plataländer, der Isthmus von Panama, die Inselwelt der Antillen, Florida, Californien ꝛc. Zudem fand F. Magelhaens (ein Portugiese, aber in spanischen Diensten,) 1520 die lange gesuchte Einfahrt in den Stillen Ocean, indem er die Südspitze des Continents in der nach ihm benannten Meerenge umschiffte, in den Stillen Ocean eindrang, in demselben die Inselgruppen der Ladronen und Philippinen entdeckte und für Spanien in Besitz nahm und dergestalt die letzte Lücke im Umkreise der Erdkugel schloss; ihm selbst war es wohl nicht vergönnt, diese erste vollständige Weltumseglung zu vollenden, da er in Manila im Kampfe mit den Eingeborenen getödtet wurde, doch seine Mannschaft kehrte auf dem Wege um das Cap nach Spanien zurück. So fasste denn Spanien auch im östlichen Asien und im Stillen Ocean Fuß, und Kaiser Karl V., der die spanische Königs- mit der deutschen Kaiserkrone gleichzeitig auf seinem Haupte vereinigte, konnte wohl mit Recht behaupten, dass in seinem Reiche die Sonne nie untergehe. Bei alledem verstanden es aber auch die Spanier nicht recht, den ungeheuren Zuwachs an Territorium, Macht und Reichthum gehörig und dauerhaft auszubeuten; es fehlte ihnen der richtige Handelsgeist, wie er z. B. die Portugiesen beseelte, und der durch den maßlosen Golddurst, den die Schätze der

Neuen Welt in ihnen erweckten, nichts weniger als ersetzt werden konnte. Zudem mangelte ihnen das Geschick zum Colonisieren und zum Civilisieren ganz- oder halbbarbarischer Völker; der harte politische Druck und die Unduldsamkeit in religiösen Dingen, welche die spanische Herrschaft charakterisierten, machten sie verhasst und untergruben in Europa selbst die Grundlagen ihrer Macht. Das Mutterland wurde durch die gewaltsame Vertreibung und Ausrottung der spanischen Mauren zum Theil entvölkert und seiner gewerbfleißigsten Bewohner beraubt; und die in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts beginnende Bedrückung der Niederländer machte dies hochintelligente und energische Volk zu Todfeinden der Spanier und trieb es zu einem blutigen Aufstande, dessen Unterdrückung die besten Kräfte der spanischen Monarchie absorbierte und trotzdem nicht gelang. Sie konnte es nicht verhindern, dass die Niederländer nicht nur von ihr abfielen und zu einem sehr kräftigen Staatswesen heranwuchsen, sondern auch noch ihr einen guten Theil ihrer überseeischen Besitzungen entrissen, nämlich die meisten jener portugiesischen Besitzungen in Ost-Asien, die durch die vorübergehende Annexion Portugal's an Spanien gekommen waren. Ganz Central- und ein großer Theil von Süd-Amerika blieb zwar noch durch lange Zeit im Besitze der Spanier; allein das starre und despotische Regierungssystem derselben ließ diese so überreichen Länder zu keiner rechten Entfaltung und materiellen Blüte kommen, so dass auch das Mutterland nicht den gehörigen Nutzen aus ihnen zog; und der ganze kolossale Territorialbesitz konnte nicht verhindern, dass Spa-

nien, vom 17. Jahrhundert angefangen, von ſeiner Großmacht- und beſonders Seemachtſtellung allmählich herunterſank.

In nicht ſo ſtürmiſcher und von augenblicklichem Erfolg begleiteter Weiſe, wie ſeitens Portugal's und Spanien's, dafür aber viel weitausblickender, ſtaatskluger und zäher, wurde Columbus' Entdeckung von England aufgefaſst und nutzbar gemacht. Es wurde bereits geſagt, wie unmittelbar nach derſelben die beiden Caboto die Oſtküſten Nord-Amerika's für England in Beſitz nahmen; dabei aber hatte es nicht ſein Bewenden. Das rauhe, unwirtliche, von ſpärlichen wilden Jägervölkern bewohnte Nord-Amerika konnte keine Compenſation bieten für die reichen und einträglichen Erwerbungen der Spanier und Portugieſen; und da Mittel- und Süd-Amerika von dieſen ſchon occupiert war, ſo wurde ſeitens der Engländer verſucht, ihnen in Oſt-Aſien den Rang abzulaufen. Beſonders in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts wurde es zu einer wahren Nationalleidenſchaft der Engländer, einen neuen, von den ſpaniſchen und portugieſiſchen Gewäſſern Amerika's unabhängigen Weg im Norden des Continents nach dem Stillen Ocean zu finden; es entſtand die eifrige, mit unermüdlicher Ausdauer durch zwei Jahrhunderte fortgeſetzte Suche nach der ſog. „Nordweſtlichen Durchfahrt", die zwar zu keinem praktiſchen Reſultate führte, aber weſentlich dazu beitrug, die engliſche Herrſchaft über das ganze nördliche Amerika auszudehnen und daſelbſt feſt zu begründen. Während Frobiſher, Davis, Hudſon, dann Hall, Bylot, Baffin und viele andere die Nordweſtliche Durchfahrt ſuchten, unterließen es aber die Engländer auch nicht, die

ſpaniſchen Beſitzungen in Weſt-Indien, im Stillen Ocean (durch die Magelhaens-Straße eindringend) und in Afrika direct anzugreifen; es waren dies zwar keine regelrechten Kriege, ſondern anfänglich nur von einzelnen unternehmenden Seefahrern, wie Hawkins, Drake, Cavendiſh u. a., auf eigene Fauſt unternommene Expeditionen, denen aber die offenkundige Unterſtützung der engliſchen Regierung höhere Bedeutung verlieh, und die den ſpäteren großen Seekrieg zwiſchen England und Spanien und den Verfall der Seemacht des letzteren mit vorbereiten halfen. Die große Blütezeit für England's Weltmacht und dominierende Stellung auf der ganzen Erdkugel begann aber mit der ernſtlichen Coloniſierung Nord-Amerika's, inauguriert 1584 durch Sir Walter Raleigh, und mit der 1600 erfolgten Verbindung einer Anzahl Londoner Kaufleute zur „Oſtindiſchen Handelscompagnie"; die erſtere That ſchuf die kaum bevölkerten Wildniſſe Nord-Amerika's in raſch aufblühende, cultivierte, landwirtſchaftlich wie induſtriell höchſt productive Ländermaſſen um, die eine ungemeine Anziehungs- und Aufnahmekraft für die überſchüſſigen Bevölkerungselemente Europa's bethätigen ſollten; und die zweite brachte das Hundertmillionenreich Indien, ohne Eroberungskrieg, nur durch grandios angelegte commercielle Thätigkeit und intellectuelle Überlegenheit, allmählich nicht nur in Abhängigkeit, ſondern geradezu in den Staatsverband des Mutterlandes. Die Wirkſamkeit der „Oſtindiſchen Compagnie", die in kürzeſter Zeit zu einer Art Staat im Staate, zu einer ſozuſagen ſouveränen Macht wurde, und ſchließlich auch de jure im Begriffe Großbritannien

aufgieng, zeigt so recht augenfällig, um wie vieles richtiger, praktischer und großartiger die Engländer die Aufgabe erfaßten, welche durch die Erschließung der Neuen Welt sich ihnen öffnete, als die Spanier.

Auch die kleinen Niederlande verstanden es in überraschender Weise, aus der Situation Nutzen zu ziehen. Der rege Handelsgeist, der das Volk der Holländer seit Alters beseelt und zur Zeit bereits zu dem reichsten in Europa gemacht hatte (Venedig kann kaum als Nation in diesem Sinne betrachtet werden), fand in den Entdeckungen einen mächtigen Ansporn; seetüchtig und unternehmend, dabei den Blick stets auf das Praktische gerichtet, interessierten sich die Holländer, gleich den Engländern, hauptsächlich für die Auffindung eines neuen Seeweges nach Indien; und während sich die Engländer vorwiegend um die nordwestliche Durchfahrt bemühten, suchten die Holländer (allerdings auch englischen Spuren folgend) eine „Nordöstliche Durchfahrt" um die Nordküste Asien's herum. Zwar fanden die Expeditionen von Barents, Heemsterk u. a. diese Durchfahrt noch nicht; desto glücklicher waren die Holländer aber auf den von anderen gebrochenen Wegen. Der Unabhängigkeitskampf der Niederlande gegen Spanien spielte sich zum großen Theil auf der See ab; und zwar, bei der entschieden überlegenen Seetüchtigkeit der Holländer, auch auf fernen Meeren. Es gelang ihnen namentlich, den Spaniern die ehemals portugiesischen Besitzungen in Ost-Asien zu entreißen und sich im indischen Archipel festzusetzen; auch in West-Indien und Süd-Amerika errangen sie Erfolge; und die Gründung der

„Niederländiſchen Oſt-Indiſchen Compagnie", 1602, brachte die großen Sunda-Inſeln auf gleiche Weiſe in den Beſitz der Niederlande, und die letzteren zu einer Weltmachtſtellung, wie dies England mit dem Feſtlande Oſt-Indien's gelungen war.

Auch Frankreich blieb nicht zurück; ſchon König Franz I. ſandte Expeditionen nach Amerika aus (1523 unter Verazzani und 1533 unter Jacques Cartier), die Theile Nord-Amerika's für Frankreich in Beſitz nahmen; und, den Spuren der genannten Seefahrer folgend, entſtanden im 17. Jahrhundert franzöſiſche Niederlaſſungen in Canada, Louiſiana ꝛc.

Selbſt Dänen und Ruſſen betheiligen ſich eifrig an den Entdeckungen, Forſchungen und Eroberungen, finden die (freilich praktiſch nicht verwertbare) Nordöſtliche Durchfahrt (Beringſtraße) und klären namentlich den Norden der Erdkugel auf.

Während demgemäß in die weſtlichen und nördlichen Seeſtaaten Europa's mit dem Augenblicke der gleichzeitigen Auffindung Amerika's und des Seeweges nach Indien eine fieberhafte und zu den kühnſten, abenteuerlichſten Unternehmungen anregende Bewegung kommt, in welcher ſich in bunteſter Miſchung nationale, ſtaatliche und private Intereſſen, politiſche, wirtſchaftliche und wiſſenſchaftliche Motive manifeſtieren; während der hiedurch bewirkte Umſchwung in den materiellen und intellectuellen Lebensſphären Europa's den Anbruch einer neuen welthiſtoriſchen Epoche einleitet; während die raſche und plötzliche Verſchiebung in der gegenſeitigen

Stellung der Völker und Staaten einen neuen, bisher ganz unbekannten Gedanken der Welt zum Bewusstsein bringt, der, als Herstellung des politischen Gleichgewichtes in ein festes System gebracht, einen bedeutungsvollen Markstein in der culturgeschichtlichen Entwicklung der Menschheit bildet; wo bleibt, während all dies sich in drängender Hast vorbereitet und vollzieht, das Mittelmeer, wo bleibt seine altgewohnte Führerrolle? Wo bleiben während des gewaltigen Umschwunges, der sich im Seewesen vollzieht, die Seestaaten des Mittelmeeres? Aus dem Mittelmeere, diesem Brennpunkte des Culturlebens der Menschheit, war der leuchtende Strahl ausgegangen, der das Dunkel erhellte, in welches die Oberfläche der Erdkugel gehüllt war; wo bleibt der blütenentfaltende, fruchtzeitigende Reflex jenes Strahles?

Es muss in der That auffallen, dass das „Zeitalter der Entdeckungen" nicht nur nicht beitrug, die Führerrolle des Mittelmeeres auf dem Gesammtgebiete des Seewesens zu befestigen, sondern im Gegentheile dieselbe erschütterte; und zwar muss dies umsomehr auffallen, als zur Zeit des Beginnes der Entdeckungen Venedig und Genua die bedeutendsten Seemächte und die ersten Entdecker Söhne dieser Städte waren. Wenn auch Genua bereits von seiner einstigen Größe und Bedeutung verloren hatte, so war doch eben Venedig auf dem Gipfelpunkte der Macht, des Ansehens und Reichthums, im Besitze der größten Flotte der Zeit und des Monopols für den indischen Überlandhandel; wie konnte Venedig die Gefahr, die dem letzteren durch die Entdeckung des neuen Seeweges drohte, so gleich-

müthig hinnehmen, da doch dieser Handel die Hauptquelle seiner Größe war? Wie konnte es sich der Concurrenz der Nationen um die Ausbeutung der neugeschaffenen Situation entziehen?

Um die Antwort auf obige Fragen zu finden, muss man drei Gesichtspunkte im Auge behalten; diese sind: 1. die Stabilität der Richtung längst eingeschlagener und zur Gewohnheit gewordener Handelswege; 2. die gleichzeitig mit der Entdeckungsära auftretende Eroberungslust der Türken, die das mittlere Europa ernstlich zu gefährden begann; und 3. das eigenthümliche Schiffahrtssystem des Mittelmeeres.

Was den ersteren Punkt betrifft, so mochten wohl Venetianer und Genuesen glauben, dass der indische Handel den seit Jahrhunderten gewohnten Karawanenzug über Land bis an die syrischen und ägyptischen Küsten auch trotz des neuentdeckten Seeweges wenigstens zum größeren Theile beibehalten werde. Der Seeweg war weit und bei der noch unvollkommenen Segeltechnik gefährlich; ein Kranz von unheimlichen Sagen und abschreckenden Erzählungen wand sich um das gefürchtete „Cap der Stürme," wie das Cap der Guten Hoffnung anfänglich genannt wurde, und es war wohl anzunehmen, dass das erhöhte Risico die atlantische Seefracht so vertheuern werde, dass sie gegenüber der Landkarawane keine wesentliche Verwohlfeilung des Transportes bedeuten könne; namentlich war vorauszusetzen, dass die Seeassecuranz (die zur Zeit schon allgemeiner zu werden begann) zu unerschwinglich hohen Prämien greifen und

dadurch lähmend auf den Seehandel einwirken werde; umsomehr, als die Seefahrer der verschiedenen concurrierenden Nationen sich befehdeten und gegenseitig wegkaperten, wodurch die Unsicherheit des Transportes noch bedeutend gesteigert wurde. Dann mochte wohl auch auf den starrconservativen Sinn aller Orientalen gebaut werden, der sich gegen jede Neuerung ablehnend verhält und der von Haus aus mit Misstrauen und Ungunst auf das Seewesen blickt; und man kann nicht leugnen, dass die angedeuteten Erwägungen, vom Standpunkte der Venetianer und Genuesen betrachtet, einer gewissen theoretischen Berechtigung nicht entbehren. Nur lassen sie das „Goldfieber" außer Betracht, das durch die Entdeckungen in Spanien und Portugiesen erweckt wurde, und von dessen rücksichtsloser Intensität sich die klugrechnenden Handelsherren des Mittelmeeres keine richtige Vorstellung machen konnten; dieses Fieber (bei Spaniern ausschließlich auf das gelbe Edelmetall, bei Portugiesen mehr auf Gewürze und Edelsteine gerichtet,) drängte jede Wahrscheinlichkeitsrechnung, jede kühle Erwägung in den Hintergrund; und wie es achtlos das eigene Leben in die Schanze schlug, um mit einem kühnen Wurfe alles zu gewinnen oder alles zu verlieren, so riss es mit elementarer Gewalt und unwiderstehlicher Energie auch Handel und Verkehr aus seinen gewohnten Bahnen.

Mehr noch als das Verkennen der weltumgestaltenden Bedeutung der Entdeckungen mag der zweite Punkt, nämlich die Türkengefahr, bestimmend auf die Mittelmeermächte, und besonders auf Venedig, eingewirkt haben, um sie von

der Betheiligung an transoceanischen Abenteuern abzuhalten. Im Osten Europa's hatte sich eben kürzlich ein gewaltiger Umschwung vollzogen; die Scheinherrschaft des überlebten byzantinischen Reiches hatte aufgehört, an seine Stelle war eine neue und wirkliche Großmacht von asiatischem Ursprung getreten. Die Türken, schon seit Ende des 14. Jahrhunderts in Europa eingenistet, hatten sich mit der Einnahme von Constantinopel, 1453, und mit der Unterwerfung von Morea zu alleinigen Herren der Balkanhalbinsel gemacht; eine Reihe kräftiger und kriegerischer Sultane, Mohammed II., Bajazeth II., Selim I. und Solimau II., schrieb den alten Anspruch des Islam auf alleinige Weltherrschaft neuerdings auf ihre Fahne und nahm einen ernstlichen Anlauf, ihn zu verwirklichen; der Islam begann am Abendland für die Kreuzzüge Vergeltung zu üben. Venedig, dessen Politik nie durch religiöse Bedenken beirrt war, that zwar sein Möglichstes, um mit den Türken auf gutem Fuß zu bleiben; immerhin sah es seine Besitzungen in der Levante und seine ganze dortige Stellung ernstlich bedroht; und als gar der große Sieg der Türken über die Ungarn bei Mohács, 1526, und ihr Zug gegen Wien, 1529, jeden Zweifel an ihren weittragenden Eroberungsabsichten ausschließen mußte, da ward es Venedig klar, daß es über kurz oder lang einen Kampf auf Leben und Tod, einen Kampf um die eigene Existenz werde mit den Türken auszufechten haben. In Voraussicht dieses baldigen Kampfes mußte es auf möglichste Concentrierung seiner Kräfte bedacht sein und konnte diese letzteren nicht wohl in fernen Gegenden und im unver-

meidlichen Ringen mit Rivalen zersplittern. Die Erhaltung und Vertheidigung seiner levantinischen und griechischen Besitzungen gegen den nahe drohenden Ansturm der Türken war für Venedig ein näherliegendes und wichtigeres Interesse als die Erwerbung neuer Besitzungen in fernen Welttheilen; es musste sich demnach auf eine feste Defensivstellung beschränken. In ähnlicher Lage befanden sich auch die übrigen christlichen Mittelmeermächte, insoweit sie eben nicht durch den gleichzeitigen Besitz von atlantischen Küsten nach der neuen Richtung engagiert waren.

Und wenn es neben diesem zwingenden, an und für sich schon ausreichenden Grunde noch eines weiteren bedürfen sollte, so fände sich dieser in dem dritten der oben erwähnten Gesichtspunkte, nämlich in dem Schiffahrts-Systeme des Mittelmeeres. Wie im Vorhergehenden des Ausführlicheren dargelegt worden ist, trug das Seewesen des Mittelmeeres entschieden den Charakter der Binnenschiffahrt im großen; sein ganzes Wesen beruhte auf der raschen Bewältigung von Distanzen, die, so bedeutend sie auch an und für sich sein mochten, doch gegenüber den endlosen Flächen der Oceane verschwindend erscheinen mussten; und diese endlosen Flächen mussten durchmessen werden, wenn man in den neuen Wettbewerb mit eintreten wollte. Die verhältnismäßig kleinen Distanzen des Binnenmeeres hatten, wie wir gesehen haben, zu einer hohen, aber etwas einseitigen Entwicklung des Ruderschiff-Systemes geführt, dieses letztere aber kann aus Gründen, die zu nahe liegen um einer Anführung zu bedürfen, auf dem Oceane keine Verwendung finden, sobald es sich um

mehr als um Küſtenfahrt handelt. Demnach ſtanden von allem Anfange an die Mittelmeer-Seemächte, hinſichtlich ihrer Stellungnahme zu der Erſchließung der Erdkugel vor einer ganz einfachen und klaren Alternative: entweder Enthaltung von der Theilnahme oder Fallenlaſſen des bisher feſtgehaltenen Schiffbau- und Schiffahrt-Syſtemes und Adoptierung eines neuen. Die Löſung der Frage beſtand demnach entweder in einer negativen oder in einer poſitiven Form, nämlich entweder in einer Unterlaſſung oder in einer That; und hiemit war auch die Entſcheidung gleichſam von ſelbſt gegeben. Die geſammte hiſtoriſche Entwicklung dieſer Seemächte drängte dahin, den negativen Entſchluſs zu faſſen, der alles beim Alten beließ, während der poſitive Entſchluſs den Bruch mit der Vergangenheit bedeutet hätte; es hätte dann geheißen, die Theorie des Schiffbaues und die ſeemänniſche Praxis des Schiffahrtsbetriebes neu zu begründen. Dazu war bei Venetianern und Genueſen keine Luſt vorhanden; ſie waren mit der Form, die ihr Seeweſen genommen hatte, mit der erworbenen Routine und mit der durch letztere erlangten anerkannten Überlegenheit ganz zufrieden, und hielten an derſelben mit großer Zähigkeit feſt. Die untergeordnete Rolle, die ſie bisher der Segelſchiffahrt und ſomit dem geſammten Takelwerk zugewieſen hatten, hatte, wie ſchon früher bemerkt, auf den Fortſchritt der maritimen Technik keinen günſtigen Einfluſs geübt, denn das fortſchrittliche Element der Zeit lag unbedingt in der Vervollkommnung des Segelweſens; und während Venetianer und Genueſen in Conſtruction und Führung des ihnen

eigenthümlichen Typ's der Galeere unleugbar das Vollendetste leisteten, zeigte sich andererseits, dass der Typ selbst nicht mehr den gesteigerten Ansprüchen der Zeit bezüglich universeller Verwendbarkeit entsprach; an seine Stelle trat bei den atlantischen Seefahrern die Karavelle, die durch die Fahrten des Columbus die Probe ihrer Tüchtigkeit abgelegt hatte. Allerdings machte sich bei den mittelländischen Seefahrern seit dem Anfang des 16. Jahrhunderts auch das Bedürfnis fühlbar, die Segelschiffahrt zu verallgemeinern, wie wir sofort sehen werden; doch gieng dieses Streben von einer ganz verschiedenen Basis aus und schlug auch daher eine andere Richtung ein. Der Karavellentyp fand, als ein auswärtiger, im Mittelmeer keinen Eingang und keine Nachahmung; offenbar wurde hier seine außerordentliche Entwicklungsfähigkeit verkannt; jedenfalls fand der Übergang aus der Karavelle, durch das Mittelglied der Karracke, zum Vollschiff der Neuzeit viel rascher und auch vollkommener statt, als der entsprechende Übergang im Mittelmeere, der sich theils auf Basis der Galeere, theils auf derjenigen der Gallione vollzog. Es wurde hier unleugbar zu starr an den altgewohnten Formen festgehalten, und hiedurch eine Art künstlicher Gegensatz zwischen mittelländischer und oceanischer Seeschiffahrt hervorgerufen, der bei der plötzlichen Erweiterung des Horizontes für die erstere nachtheilig werden musste. So zweckentsprechend auch in technischer Hinsicht die mittelländischen Typen sich für den Bereich dieses Binnenmeeres erwiesen, sie ließen nicht die Universalität zu, die den atlantischen Schiffstypen zukam, und aus diesem Grunde

mußte auch die allgemeine Mustergiltigkeit der ersteren aufhören. Untrennbar mit den Typen ist aber auch das Betriebssystem verbunden; das Betriebssystem des Mittelmeeres konnte aber auf dem Ocean keine Anwendung finden, die Adoptierung eines neuen widersprach den Gewohnheiten, den Ansichten und den praktischen Bedürfnissen der Mittelländer, und somit ist auch in dritter Reihe der Grund gegeben, weshalb diese in den Strudel der Zeit nicht mitgerissen wurden.

Sollte die im Vorhergehenden versuchte Erklärung, wieso es kam, daſs das Mittelmeer von der gewaltigen, durch die Entdeckung Amerika's eingeleiteten Bewegung unberührt blieb, zutreffend sein, dann genügt sie auch für dessen plötzliches Zurücktreten aus der bisher innegehabten Führerrolle im Seewesen. Bisher war es das internationale Centrum desselben, weil die wichtigste internationale Handelsstraße und gleichzeitig der allgemeine Tummelplatz aller welthistorischen Ereignisse, das große Schlachtfeld für die Völker der Erde gewesen; die Fäden aller die Culturmenschheit berührenden Interessen waren hier wie in ihrem natürlichen Mittelpunkte zusammengelaufen; die Entscheidung der Weltgeschicke hatte sich an und auf dieser verhältnismäßig so beschränkten Wasserfläche abgespielt: nun war aber plötzlich ein wesentlicher Theil des Weltinteresses aus dem Mittelpunkte an die ins Unendliche erweiterte Peripherie verlegt worden. Das auf einem Punkte der Erdoberfläche centralisiert gewesene mobile Culturleben (im Gegensatze zu dem immobilen und daher unfruchtbaren Culturleben der Ost-

asiaten) hatte sich decentralisiert oder, besser gesagt, es war eben im Begriffe, den Kern und Krystallisationspunkt zu neuen Centren anzusetzen; Amerika und das südöstliche Asien, die reiche Inselwelt des Indischen Oceans wurden zu Factoren, mit denen die Vorzeit nicht gerechnet hatte, und die nun unvermittelt mit gebieterischen Ansprüchen ihren Platz behaupteten. Zwar liefen die Fäden, welche diese neuen Factoren mit der culturellen und politischen Entwicklung der Alten Welt in Verbindung setzten, von Europa aus; aber von dessen äußerstem, oceanbespültem Westen, und in der Folge, wesentlich verstärkt, von dessen Norden, wo sie im kräftigen Boden germanischen Volksthums festeren Halt fanden. So rückte der politische Schwerpunkt Europa's etwas aus seiner Lage, zuerst gegen Westen, dann nach Nordwesten, vom Mittelmeere ab; die Verrückungen des Schwerpunktes aber erzeugten ein gewisses Schwanken, welches für die Festigkeit des Erdtheiles Gefahren mit sich brachte, so lange dieser eine spröde Masse blieb. Die Abhilfe für diese Gefahr fand sich aber gleichsam von selbst durch das zuerst instinctive, dann bewusste Bestreben der einzelnen Staaten, in das starre Gefüge des Continents mehr Elasticität zu bringen, um die erschütternden Wirkungen der Schwerpunktsverschiebungen abzuschwächen; die Völker und Staaten begannen sich nun gegenseitig zu controlieren und darüber zu wachen, dass ihre extensive und intensive Ausbreitung und Entfaltung in einem gewissen Verhältnisse bleibe und zu keiner einseitigen Übermacht auswachse. Letztere Controle fand ihren Ausdruck in der rasch und mannigfach wechselnden Gruppierung der

Staaten zueinander; je nach dem Erforderniſſe des Augenblickes verbanden ſich Völker und Staaten zu kurzlebigen Allianzen und Coalitionen für einzelne beſtimmte Zwecke, nach deren Erreichung die Verbündeten mit der gleichen Leichtigkeit wieder zu Gegnern wurden und neue Combinationen eingiengen. Bisher hatte jedes Staatsweſen hauptſächlich nur für ſich gelebt, ohne ſich um ſeine Nachbarn viel mehr zu kümmern, als durch Eroberungsluſt oder Selbſtvertheidigung bedingt erſchien; nun aber zeigte ſich durch die veränderte Weltlage das Bedürfnis, die Beziehungen ſämmtlicher Staatsweſen zueinander in ein ſtabiles Syſtem zu bringen; die Regelung derſelben nach gewiſſen allgemein giltigen Normen ward alsbald zu einer nach wiſſenſchaftlichen Principien geübten Kunſt, der Diplomatie, und mit dem Inslebentreten der letzteren gelangt auch das charakteriſtiſche politiſche Kennzeichen der Neuzeit, das Syſtem des politiſchen Gleichgewichtes, in bewuſste Erſcheinung. Das Entſtehen dieſes ſowohl dem Alterthume als dem Mittelalter ganz fremden Gedankens geht ganz unmittelbar aus dem Zeitalter der Entdeckungen hervor; er fand ſeine erſte Bethätigung in der von Papſt Alexander VI. im Jahre 1493 ideal gezogenen „Demarcationslinie" zwiſchen den ſpaniſchen und portugieſiſchen überſeeiſchen Beſitzungen, und machte auch in der Folge die Vertheilung des Beſitzes in den neuentdeckten Erdtheilen unter die europäiſchen Mächte zu ſeinem vorzüglichſten Actionsmittel. Indem nun dieſe fernen Länder und Meere zu Gewichten und Gegengewichten an der Wage der euro-

päiſchen Machtvertheilung wurden, benahmen ſie dem Mittelmeerbecken einen Theil ſeiner ausſchlaggebenden Bedeutung für die Geſtaltung der letzteren; und wenn auch das Mittelmeer nach wie vor das Pivot blieb, um welches ein großer Theil der Schwingungen des Gleichgewichtsſtrebens vorſichgieng, ſo ziehen ſich doch die epiſodiſchen Erſcheinungen desſelben mehr gegen die neue Peripherie hin. Zu den epiſodiſchen Erſcheinungen gehörte aber, der Natur der Sache nach, in erſter Linie die fortſchrittliche Ausgeſtaltung des Seeweſens; es muſste nothwendigerweiſe in den executiven Organen der Welterſchließung ſeine berufenſten Vertreter finden. Und auch unter letzteren muſsten diejenigen im Vortheile ſein, deren maritime Entwicklung nicht durch gleichzeitigen Beſitz von mittelländiſchen und atlantiſchen Küſten ſich in zwieſpältiger Richtung bewegt hatte und deren Aufmerkſamkeit nicht durch das Imaugebehalten von Mittelmeer und Ocean zugleich getheilt war. Das letztere war bei Spanien und bei Frankreich der Fall; beide hielten ihren Blick ſtets einerſeits auf Italien und deſſen Beſitz, andererſeits auf ihre überſeeiſchen Beſitzungen gerichtet und entwickelten demnach ihr Seeweſen in doppelter Richtung, nämlich in mittelländiſchem und in atlantiſchem Sinne; dem intenſiven Fortſchritt in techniſcher Hinſicht konnte dies ſich gegenſeitig ſtörende Doppelweſen nicht günſtig ſein. In vortheilhafterer Lage befanden ſich jene, von Haus aus mit dem Meere vertrauten und mit großer Seetüchtigkeit begabten Nationen, die ihren Blick unbeirrt nur auf den Ocean richten konnten, wie Engländer und Holländer, namentlich

die erſteren, die infolge der inſularen Lage ihrer Heimat die denkbar günſtigſte Sonderſtellung einnahmen und nach jeder Richtung freie Hand hatten. Unbedenklich konnten Engländer und Holländer das Syſtem der Ruderſchiffahrt, bei ihnen wenig gebräuchlich und nicht beliebt, nun als überwundenen Standpunkt über Bord werfen — während Spanier und Franzoſen durch die Verhältniſſe genöthigt waren, es theilweiſe beizubehalten —, und ſich ausſchließlich der Vervollkommnung der Segelſchiffahrt widmen; hiemit ſtellten ſie ſich entſchieden an die Spitze der fortſchrittlichen Bewegung, welcher allein eine führende Rolle zufallen kann, und wanden die letztere dem Mittelmeere allmählich aus der Hand. Zwar fand gleichzeitig und ganz unabhängig von ihnen eine ähnliche Bewegung, angebahnt vom großen Doria, auch im Mittelmeere ſtatt, und wirkte ihrerſeits befruchtend auf das Seeweſen zurück; bei alledem kann nicht verkannt werden, daſs Engländer und Holländer als die hauptſächlichſten Begründer der zweiten großen Epoche der Schiffahrt, der reinen Segelſchiffahrt, erſcheinen und ſomit der nun folgenden Epoche des Seeweſens ebenſo entſchieden ihren charakteriſtiſchen Stempel aufdrücken, als es das Mittelmeer der vorhergehenden gethan hatte. Der fortſchrittliche Charakter der Epoche erſcheint nicht nur im Wechſel des Motors ausgedrückt, ſondern gleicherweiſe in der allmählichen Umformung des Schiffsrumpfes, der die „runde“ Form gegen eine ſchlankere, ſchärfere und tiefer tauchende, ſomit ſtabilere, eintauſcht, wie dies dem höheren und längeren Wellenſchlag des Oceans entſpricht; dann in der auf das geringſte Maß reducierten

Bemannung, wie dies durch die lange Zeitdauer der Reisen und durch die Rücksicht auf den mitzuführenden Vorrath von Lebensmitteln und Trinkwasser bedingt wird; und ganz besonders endlich in der rein wissenschaftlichen Grundlage, auf der die Schiffahrt sich nunmehr aufbaut. Von dem Augenblicke an, wo das Schiff die wegweisenden Küsten aus den Augen verliert, um in die horizontlosen Wasserwüsten einzudringen, wird jede handwerksmäßige Empirie der Schiffahrt ungenügend und hinfällig; nur die strenge Wissenschaft, die Mathematik und Astronomie, kann dem Schiffer den Ort angeben, an welchem er sich eben befindet, die Zeit anzeigen, deren er zur Erreichung des Zieles bedarf, und ihm den Weg nach dem letzteren weisen. Demnach musste die Segelschiffahrts-Epoche die nautischen Wissenschaften erst recht zur Entfaltung bringen; waren dieselben auch früher von einzelnen Erleuchteten aus mehr abstractem Interesse gepflegt worden, so wurde nunmehr ihre praktische Anwendung zur unentbehrlichen Nothwendigkeit. Das Studium der Mathematik und Astronomie, der Gestalt und Größe der Erdkugel, der physischen Beschaffenheit des Meeres mit seinen Gezeiten und Strömungen, der gesetzmäßigen meteorologischen Erscheinungen in der Atmosphäre und vieles dergleichen wurde zum Gemeingut der Schiffer, die hiedurch zur gelehrten Welt in innige Fühlung traten; die Land- und Seekarten, nunmehr auf Grund thatsächlicher Messung entworfen, verloren ihre bisherige phantastische märchenhafte Gestalt und wurden zu verlässlichen Führern; und die schrittweise fortgesetzte Aufdeckung der noch unbekannt gebliebenen Theile der Erdoberfläche

rief neue Wissenschaften, die Naturforschung, Naturlehre, Geographie, Ethnographie ꝛc., ins Leben, deren Aufleuchten einen radicalen Umschwung in die Weltanschauung, in die intellectuelle Entwicklung der Menschheit brachte.

Indem das Mittelmeer, wie gesagt, sich von der Theilnahme an dieser wichtigen culturhistorischen Bewegung ziemlich fernhielt, wurde es durch den Drang der Ereignisse nach einer bestimmten Richtung hin etwas in den Hintergrund geschoben; doch darf man nicht übersehen, dass es gleichzeitig eine andere, nicht minder hochbedeutsame culturhistorische Mission erfüllte. Wurde es auch in der Pflege und Entfaltung materieller Interessen vom Ocean überflügelt, so bemächtigte es sich nunmehr für einige Zeit der führenden Stelle in der Pflege der ethischen Interessen der Menschheit. Dies gilt namentlich für Italien, das geographische und intellectuelle Centrum des Mittelmeerbeckens; und wenn die extensive atlantische Ausstrahlung Europa's den realen Wissenschaften zugute kam, so manifestiert sich eine gleichsam intensive Concentrierung mittelländischen Geistes in dem Wiedererwachen des Sinnes für das Ideale. Dieser Sinn war der Welt (mit Ausnahme der sehr mächtig wirkenden Momente des religiösen Glaubens) ziemlich verloren gegangen, fand aber nun, infolge einer höchst verschiedenartigen äußeren Veranlassung, eine neue Wiege und Heimstätte in Italien. Griechische Gelehrte waren in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts, vor den ihr Vaterland erobernden Türken flüchtend, in großer Zahl nach Italien gekommen und hatten die sorgsam gehüteten, aber unbenützten oder unverstandenen Schätze classi-

ſcher Literatur, Poeſie, Philoſophie und Kunſt mit ſich gebracht; den begabten, aufgeweckten Italienern aber war, ſobald ſie mit dieſen bekannt geworden, auch ſofort das richtige Verſtändnis dafür aufgegangen, und mit dem feurigſten Intereſſe warfen ſie ſich auf die geiſtige Verwertung derſelben. Die Luſt am Studium des claſſiſchen Alterthums, das einen ungeahnten, verloren gegangenen Reichthum der tiefſten Gedanken, der erhebendſten Empfindungen, der ſchönſten Anſchauungen enthüllte, erwachte und theilte ſich von hier aus den anderen Nationen mit; und ſeine nächſte Folge war das herrliche Aufblühen der italieniſchen Kunſt, die Italien zur äſthetiſchen Leuchte der Welt machte. Das Zeitalter der geographiſchen Entdeckungen war gleichzeitig das Zeitalter der Renaiſſance, der geiſtigen Wiedergeburt, die lediglich vom Mittelmeere ausgieng und in ihren Wirkungen nicht weniger bedeutſam war, als die vom Ocean ausgehende Erſchließung der phyſiſchen Räume.

Es kann nicht die Aufgabe dieſer Zeilen ſein, die angedeutete Richtung weiter zu verfolgen; handelt es ſich doch hier in erſter Linie um das Seeweſen! Dagegen muſs ausdrücklich betont werden, daſs auch im Seeweſen des Mittelmeeres der gährende Geiſt der Wiedergeburt zum Ausdruck gelangte, wenn auch nicht in ſo überraſchend ſtürmiſcher Weiſe als außerhalb desſelben. Es entſtand ihm nämlich, zu Beginn des 16. Jahrhunderts, ein genialer Reformator in der Perſon des großen Genueſen Andrea Doria, der, obzwar er nie über die Grenzen des Mittelmeeres hinausgekommen und daher ſcheinbar nur von localer Bedeutung

geblieben, doch den größten Seemännern aller Nationen und aller Zeiten beizuzählen ist. Andrea Doria,*) 1468 aus edlem Geschlechte geboren, begann seine glänzende Laufbahn als Parteigänger und Condottiere und schwang sich allmählich zum Oberhaupt seiner heimatlichen Republik Genua hinauf, deren alten Glanz und Ruhm er wieder herstellte. In dieser Stellung trat er in ein Allianzverhältnis zu Kaiser Karl V. und machte sich, indem er in aller Form die Würde und den Titel eines kaiserlichen Admirals annahm, zum Executivorgan der weit aussehenden kaiserlichen Politik auf dem Mittelmeere. Diese Politik einerseits, das gleichzeitige gewaltige Erstarken der Türkenmacht andererseits und die bereits erwähnte Tendenz der Zeit nach Herstellung des „europäischen Gleichgewichtes" bewirkten, dass das Mittelmeer auch fernerhin der Hauptkriegsschauplatz der Seekämpfe, durch das ganze 16. Jahrhundert hindurch, verblieb. Waren auch bezüglich der Schiffahrt im allgemeinen und der Handelswege im besonderen die Oceane bereits in den Vordergrund getreten, so blieb doch die Ausfechtung der Seekriege im großen Stile noch an die Nähe Europa's gebunden; die Seegefechte, die sich die concurrierenden Nationen in West- und Ost-Indien, im Atlantischen Ocean und in der Südsee lieferten, trugen alle mehr weniger einen episodischen Charakter und liefen zumeist auf Kaperei und auf Waffenthaten nationalen und persönlichen Ehrgeizes

*) Zur Vermeidung von Wiederholungen verweise ich hier auf meine Schrift: „Historische Genrebilder vom Mittelmeere" (Wien, Konegen, 1894), in deren I. Abschnitte die reformatorische Thätigkeit A. Doria's eingehend geschildert wird.

hinaus; von der Entsendung großer Flotten, mittelst welcher Entscheidungsschlachten in fernen Meeren geschlagen werden sollten, konnte noch nicht die Rede sein. Es blieb demnach der große Seekrieg nach wie vor auf Europa beschränkt, als auf den einzigen Erdtheil, wo die Seemächte ihren heimatlichen Sitz hatten, und wo allein große Flotten gebaut und ausgerüstet werden konnten; und hier wieder musste das Mittelmeer seinen alten Rang als wichtigster Kriegsschauplatz behaupten. Während demnach der Ocean sich entschieden der Weiterentwicklung der Handelsschiffahrt bemächtigte und das Kriegswesen nur soweit förderte, als dieses zum Schutz der ersteren erforderlich war, nahm das Seewesen des Mittelmeeres immer ausschließlicher einen rein kriegerischen Charakter an, mit der ausgesprochenen Absicht, die politische Action der Mächte durch gewaltige, zur See geführte Schläge zu unterstützen und womöglich zur Entscheidung zu bringen. Und in letzterer Hinsicht setzte die Marine-Reform Doria's ihre Hebel an. Es konnte dem Scharfblicke Doria's nicht entgehen, dass das starre Festhalten des mittelländischen Seewesens am Rudersysteme auch dessen kriegerische Tüchtigkeit nicht zur vollen Entfaltung kommen lasse, indem es die Schlagfertigkeit einzelner Fahrzeuge sowohl als ganzer Geschwader behindere. Diese Erkenntnis wurde hauptsächlich durch den Umstand erweckt, dass die großen Verbesserungen, die mit dem Ende des 15. Jahrhunderts im Geschützwesen platzgriffen, dessen allgemeine Einführung auf den Kriegsschiffen zur Folge hatten. Zwar hatte man sich der Kanonen auf den Schiffen schon seit dem Ende des 14. Jahr-

hunderts bedient, jedoch nur in sehr unvollkommener Weise und in sehr geringer Zahl (die erste Erwähnung geschieht derselben bei den Venetianern, beim Kampf um Chioggia, 1379, dann, in etwas wirksamerer Weise, im Kampf bei Brescello, 1427); seitdem aber, nach dem Vorgange der Franzosen, in die bisher höchst schwerfällige und unbehilfliche Artillerie größere Leichtigkeit und Handlichkeit gebracht worden war, wollte man auch im Seewesen dieses wirksame Kampfmittel in größerer Ausdehnung zur Verwendung bringen, und begann die Kriegsschiffe mit einer großen Zahl von Kanonen auszurüsten. Bei den Gallionen hatte dies wohl keine Schwierigkeit, nur erhielten diese langsamen und schwerfälligen Segler dadurch mehr den Charakter schwimmender Batterien, und demnach sehr beschränkte taktische Verwendbarkeit; bei den eigentlichen Schlacht- oder „Linien"-schiffen der Zeit, den Galeeren aber, standen Ruderbänke und Riemen der Aufstellung und Verwendung der Geschütze hindernd im Wege. Nun wollte Doria weder auf den Galeerentyp als Schlachtschiff, noch auf die Kanonen verzichten; er fand den Ausweg, dass er die Riemenzahl im Verhältnis zur Schiffslänge verminderte, um Platz zur Aufstellung der Kanonen zu gewinnen, zugleich aber der Takelung eine erhöhte Aufmerksamkeit zuwendete, um den Verlust an motorischer Kraft durch erhöhte Segelwirkung auszugleichen. In Verfolgung dieses Strebens vermehrte Doria die Segel, änderte deren „lateinische", d. h. dreieckige, Form in die trapezförmige der Raasegel ab und gab den Raaen selbst seitliche Verschiebbarkeit (vermittelst

der „Braſſen"), um auch ſeitlichen Wind zum Effect der gewünſchten Coursrichtung dienſtbar zu machen. Durch Combination der willkürlich veränderlichen Segelſtellung mit der Wirkung des Steuers gab er dem Schiffe eine weit größere Freiheit der Bewegung und Lenkſamkeit, als es bisher beſeſſen, bei Beibehaltung von deſſen Schnelligkeit und erhöhter Kampffähigkeit; und hiedurch wurde Doria einerſeits zum Schöpfer einer neuen Seetaktik, andererſeits zum erſten ſyſtematiſchen Begründer des Segelmanövers, der größten und wichtigſten Reform, die das Seeweſen überhaupt ſeit dem Alterthum aufzuweiſen hat. Wenn auch, wie wir früher geſehen haben, ſich Spuren des Segelmanövers, ſpäter verloren gegangen, bereits im Alterthum finden; und wenn auch das Raaſegel ſich bei den atlantiſchen Seefahrern ſchon ſeit langem im Gebrauch zeigt, mithin Doria vielleicht nicht als Erfinder des Segelmanövers angeſehen werden kann, ſo bleibt ihm doch unbeſtritten der Ruhm, dasſelbe als erſter ſyſtematiſch angewendet, vervollkommt und auf Kriegsfahrzeuge im einzelnen ſowohl wie im Geſchwader übertragen zu haben. Hiemit ſchuf er gleichzeitig eine neue Art der Schiffahrt, die, als combinierte Ruder- und Segelbewegung, weſentlich dazu beitrug, den vom Zeitgeiſt geforderten Übergang von der Ruder- zur reinen Segelſchiffahrt auch im Mittelmeere zu beſchleunigen. Doria ſelbſt hielt zwar den Riem noch für einen weſentlichen Beſtandtheil des Kriegsſchiffes und dachte nicht daran, ihn gänzlich abzuſchaffen; doch war ſeine Reform in ihren Folgen weittragender, als er es ſelbſt geahnt hatte und

führte, von seinen Landsleuten und von den Venetianern ergriffen und weiter ausgebildet, allmählig zu der Erkenntnis, dass das Segelwesen nicht nur zur freien Beweglichkeit von Kriegsschiffen genüge, sondern auch dem Riem überlegen sei. Namentlich erfuhr durch die Beschränkung und allmähligen Wegfall der Riemen der Kampfwert des einzelnen Schiffes eine bedeutende Steigerung; die Geschütze, bisher nur an Bug und Heck verwendbar, konnten nunmehr an den Breitseiten zu Batterien vereinigt und in beliebiger Weise vermehrt werden und an Stelle der für das eigentliche Gefecht ganz unbrauchbaren, ja geradezu schädlichen Ruderselaven konnte die Zahl der Combattanten vermehrt werden. Die von Doria bevorzugte Kampfweise behielt zwar die alte Stoßtaktik der Galeere bei, und gieng dem Breitseiten-Geschützkampf nach Thunlichkeit aus dem Wege, unterschied sich jedoch von der früheren Taktik durch die Einführung des Segelmanövers in das Gefecht, wodurch eine häufige Frontveränderung ermöglicht und die Fähigkeit geboten wurde, mit großer Raschheit dem Gegner die schwache Seite abzugewinnen; bestand früher der Seekampf hauptsächlich in einem einmaligen Aneinanderprallen der feindlichen Massen, so wurde er nunmehr zu der Kunst, den Gegner durch geschickte Evolutionen in eine ungünstige Stellung hineinzumanövrieren. In dieser Kunst, die in der raschen Lenkung des Schiffes durch veränderliche Segelstellung wurzelte, erwies sich Doria als der Lehrmeister seiner Zeit; daher fanden seine Neuerungen, namentlich seine Verbesserungen der Schiffstakelung und die Beweglichkeit der Raa'en, auch bei den atlantischen See-

fahrern Eingang und Nachahmung, da diese Verbesserungen sich für oceanische Handelszwecke ebenso brauchbar erwiesen als für mittelländische Kriegszwecke; und in diesem Sinne muss Doria als ein bahnbrechender Reformator des gesammten Seewesens betrachtet werden. Übrigens ist, wie dies in einer geistig so regsamen und experimentiv strebenden Übergangsperiode gar nicht anders möglich ist, eine gegenseitige Beeinflussung und Befruchtung oceanischen und mittelländischen Seewesens nicht zu verkennen; und lässt sich demnach die Grenzlinie zwischen den eigenthümlichen Errungenschaften des einen und des anderen nicht immer mit Schärfe ziehen. Dies gilt besonders auch für die Entwickelung der Segeltechnik, und sei diesbezüglich als Beispiel angeführt, wie die Takelung der Karavellen beschaffen war, mit denen 1492 Columbus, Doria's Landsmann und Zeitgenosse, seine erste Entdeckungsreise antrat. Das Admiralschiff, die „Santa Maria", hatte 4 Maste, von denen der Fockmast zwei Raasegel übereinander, die drei übrigen je ein lateinisches Segel führten; desgleichen die Karavelle „Pinta"; die Karavelle „Nina" hingegen hatte drei Maste, von denen der Fockmast zwei, der Großmast aber nur ein Raasegel führte, während der Kreuzmast mit dem lateinischen Segel versehen blieb. Wie man sieht, finden sich bei diesen Fahrzeugen die Elemente der alten atlantischen und der alten mittelländischen Takelung durcheinandergemischt. Es mag nun dahingestellt bleiben, ob Doria die horizontale Raa selbständig erfand, oder nur nach atlantischem Muster adoptierte; sicher ist aber, dass er sie zuerst im Mittelmeere

einbürgerte und durch die wesentliche Verbesserung der „Brasse“ vervollkommnete, sowie dass, nach seinem Vorgange, das lateinische Segel als Hauptsegel überall in Wegfall kam und nur noch als Hilfssegel (Klüver, Stagsegel) verwendet wurde; dass endlich die unverhältnismäßig hohe und lange lateinische Raa, die der Stabilität des Fahrzeuges durch ungünstige Vertheilung des Winddruckes nachtheilig war, beseitigt und auf die entsprechendere Form der Gaffel des Kreuzmastes reduciert wurde. Das Wesentliche der Reform Doria's bestand demnach darin, dass er in das veraltete und unpraktische System der „lateinischen Takelung“ eine erste Bresche legte und es durch Formen ersetzte, deren hohe Entwickelungsfähigkeit sich den gesteigerten Ansprüchen an die Universalität der Schiffahrt anpasste; dass er den richtigen Weg wies, der zur Vollschiff-Takelung, dem charakteristischen Kennzeichen der Segelschiffahrts-Periode des Seewesens, führte; und dass er damit, wenn auch unbeabsichtigt, das Aufhören der inhumanen Institution der Ruderſclaverei vorbereitete, die wie ein schwerer Schatten auf dem Seewesen des Mittelmeeres lag. Infolge dieser Wirkungen verwischte sich auch allmählig der starke Gegensatz, der bisher zwischen oceanischem und mittelländischem Seewesen bestanden hatte und konnte letzteres, wenn auch weniger intensiv und originell, so doch in universalerem Sinne sich an den Bestrebungen einer neuen Epoche betheiligen.

Vorderhand machte hier allerdings, im Zeitalter Doria's, noch ein anderes Element seinen Einfluss geltend,

und zwar nicht in fortschrittlichem Sinne: Die Herrschaft der Türken, die sich über den ganzen Osten und Süden des Mittelmeeres erstreckte. Von den Türken, in deren nationalem Charakter sich die Beschaulichkeit, Indolenz und indifferente Gleichgiltigkeit des Orients potenziert äußert, war wohl nicht zu erwarten, dass sie neue Ideen und Formen in das ihnen fremde und unsympathische Seewesen bringen würden; immerhin aber bemächtigten sie sich desselben, da es den Eroberungsgelüsten ihrer kriegerischen Sultane unentbehrlich war, mit einem gewissen Eifer, wenn auch ohne viel Geschick, und blieben demnach nicht ganz ohne Einfluss auf dessen locale Gestaltung. Sie adoptierten zwar durchaus dessen äußere Form, so wie sie diese bei der Besitznahme der Küsten daselbst vorfanden, nach Bau, Einrichtung und Betriebsweise der Schiffe; auch in das innere Wesen brachten sie kaum einen nationalen Zug, denn der Türke gieng als echter Orientale nicht gern zur See und überließ dies lieber den unterworfenen christlichen Unterthanen, namentlich den Inselgriechen; dagegen wandten sie das ebenfalls echt orientalische Prineip, alles ins Kolossale, Gigantische zu steigern, auch auf das Seewesen an. Demnach suchten die Türken das, was ihnen zur See an Lust zum Beruf, an Geschicklichkeit und Befähigung gebrach, durch imponierende Größe und Zahl zu ersetzen. Mohammed II. ließ sofort nach der Eroberung Constantinopel's ungeheure Schiffswerften und Arsenale daselbst und in Gallipoli errichten, die berühmten Dardanellenschlösser, die die Einfahrt in die Meerenge bewachen, erbauen und eine Flotte von nicht

weniger als 320 Galeeren auf einmal herstellen; unter seinen Nachfolgern, besonders Selim I. und Soliman II., wurde der betretene Weg weiter verfolgt, und namentlich auf kolossale Dimensionen der Schiffe, der zu ihrer Armierung verwendeten Kanonen, auf zahlreiche Bemannung und dergleichen Gewicht gelegt. Natürlich konnte diese Richtung auch auf die maritimen Gegner der Türken, die christlichen Seemächte des Mittelmeeres, nicht ganz ohne Einfluss bleiben, da man den neuen Mitteln mit ähnlichen Gegenmitteln begegnen musste, und so hatte das Auftreten der Türken zunächst eine weitere Vermehrung der Kriegsflotten und Steigerung der üblichen Schiffsdimensionen zur Folge. Die unerschöpflichen Hilfsmittel des osmanischen Reiches in dieser seiner Blüteepoche, die ihm sowohl das beste Schiffbaumaterial jeder Art, als auch das zur Bemannung der riesigsten Flotten erforderliche Menschenmaterial in reichster Fülle zur Verfügung stellten, hätten ihm unbedingt das entschiedene Übergewicht zur See sichern müssen, wenn dem nicht die seemännische Unbeholfenheit der Türken und (um einen gut österreichischen Ausdruck zu gebrauchen, dessen Prägnanz sich durch keinen anderen wiedergeben läßt,) die namenlose „Schlamperei" orientalischer Administration im Wege gestanden wäre. Die Sorglosigkeit, Lässigkeit und souveräne Verachtung des Orientalen für jede consequent durchgeführte realistische Thätigkeit, sowie die sprichwörtlich gewordene „Paschawirtschaft" mangelhaft controlierter eigennütziger Beamter ließ auch die gewaltigste Machtentfaltung türkischen Seewesens stets nur Stückwerk bleiben, in welchem nichts

recht ineinandergriff; so wurde z. B. das zum Schiffbau nöthige Holz nie zum Vorrath und nicht zur richtigen Jahreszeit, sondern nur dann geschlagen, wann man es eben brauchte; entstanden dann auch, auf ein Machtwort des Sultan's und unter plötzlicher Aufbietung ungeheurer Kräfte, hunderte riesiger Fahrzeuge gleichzeitig wie auf einen Zauberschlag, so waren sie meist aus nassem grünen Holz gebaut, das, kaum vom Stapel gelassen, verfaulte, so dass die Schiffe leck und unbrauchbar wurden, noch ehe sie den Hafen verließen. In den Arsenalen und Werften wurden keine ständigen Arbeiter gehalten, sondern nur dann berufen, wenn man rasch eine Flotte ausrüsten wollte. „Dann wurde allerdings in unglaublich kurzer Zeit viel geleistet, aber auch alles, zum größten Nachtheil für tüchtige Ausführung, ungemein übereilt. . . . . Denn auch bei der Construction wurde mit der größten Leichtfertigkeit verfahren, und namentlich das sonst noch erforderliche Material auf die unverzeihlichste Weise geschont oder vielmehr unterschlagen und veruntreut. Wo z. B. zwei Nägel oder Bolzen hingehörten, schlug man nur einen ein; waren zwei Lagen Theer nöthig, so ließ man es bei einer bewenden; und wenn etwa zwanzig Centner Werg zum Kalfatern einer Galeere gebraucht wurden, glaubte man schon mit zehn übrig genug gethan zu haben. Viele Schiffe blieben daher auch kaum auf dem kurzen Wege von den Werften im Schwarzen Meere bis nach Constantinopel seehaltig." (Zinkeisen, Geschichte des osman. Reiches, IV. Buch, 1. Capitel.) Nicht anders war es mit den Bemannungen der Schiffe bestellt, die auf den Soldlisten allein vollzählig waren,

thatſächlich aber zum größten Theil fehlten, damit der Sold in die Taſche des „Reis“ (Capitäns) fließen könne; wurde das Schiff dann ausgeſandt, ſo warb der Reis in aller Haſt Neulinge an, denen jede Übung und Erfahrung mangelte. Unter ſolchen Umſtänden iſt es erklärlich, daſs die Türken trotz ihrer glänzenden Tapferkeit und ihres Fanatismus, ſowie trotz ihres ausgedehnten Küſtenbeſitzes keine dauernde Herrſchaft über das Mittelmeer begründen konnten.

Den Sultanen und leitenden Staatsmännern der Türken ſelbſt blieben dieſe Miſsſtände nicht verborgen und, an der Möglichkeit ihrer Sanierung verzweifelnd, verlegten ſie das Hauptgewicht ihrer maritimen Beſtrebungen in die Mitwirkung der ihnen nominell unterthänigen Glaubensbrüder an der Nordküſte Afrika's. Hier hatten ſich, wie ſchon öfter erwähnt, mehrere Staaten gebildet, die, mit einheimiſchen Berbern und Reſten der arabiſchen Eroberer bevölkert, unter dem Namen Barbareskenſtaaten (Marokko, Algier, Tunis, Tripolis und Fez,) in intenſivſter Ausübung der Seeräuberei ihren ausſchließlichen Daſeinszweck erblickten und erfüllten. So ſehr die unerhört verwegene Piraterie der Barbaresken eine ſtete und höchſt ärgerliche Beläſtigung der Mittelmeerländer bildete, ſo blieb ſie doch nicht ohne Einwirkung auf die fortſchrittliche Entwicklung des Seekriegsweſens, indem ſie eine continuierliche Abwehr erforderte und hiemit den kleinen Krieg in Permanenz erklärte; der letztere aber bildete eine vorzügliche Schule der Übung und Vorbereitung für die großen entſcheidenden Actionen. Die Barbaresken ſuchten, im Gegenſatz

zu den Türken, ihre Stärke nicht in der Größe und Wucht der Schiffe, sondern in deren Leichtigkeit, Flinkheit und Beweglichkeit, wie sich ja dies bei Kaperschiffen von selbst versteht; deshalb verlegten sie ihr Hauptaugenmerk auf die Ausgestaltung des Feluckentyp's, in dessen Bau und Handhabung sie eine ungemeine Fertigkeit erlangten. Mit ihren Flotten leichter und rascher Felucken suchten die Barbaresken in regelmäßigen Raubzügen die christlichen Küsten heim (mit besonderer Vorliebe die Balearen, Corsica, Sardinien, Sicilien, aber auch das Festland von Spanien und Italien), und machten im ganzen Mittelmeer auf Kauffahrer Jagd; meist konnten sie der Verfolgung der langsameren spanischen, genuesischen und venetianischen Galeeren glücklich entgehen und mit reicher Beute beladen in ihre heimischen Raubnester zurückkehren; übrigens scheuten sie auch den Kampf gegen große Kriegsschiffe durchaus nicht und erfochten manchen Sieg über ganze Flotten. Auf diese Weise gelangten mehrere der afrikanischen Piratenhäuptlinge zu Reichthum, seemännischem Ruhm und politischer Macht, die Barbaresken überhaupt aber in den Ruf besonderer seemännischer Tüchtigkeit. Dieser Umstand bewog die türkischen Sultane, die ja ohnehin die nominellen Oberherren der ganzen Berberei waren, die hervorragendsten Piratenhäuptlinge förmlich in ihren Dienst zu nehmen und sie nicht nur zu Statthaltern in Afrika zu ernennen, sondern als wohlbestallte Groß-Admirale an die Spitze des ganzen türkischen Seewesens zu stellen. Eine Reihe dieser Admirale, unter denen Horuk Barbarossa, Chaireddin Barbarossa, Hassan-Pascha, Uludsch-

Ali und Torghud (oder Dragut) die berühmteſten ſind, brachte allerdings friſcheres Leben und größere Schlagfertigkeit in das türkiſche Seeweſen; andererſeits aber auch, wie dies bei ſo inniger Verquickung von ſtaatlichen und privaten Momenten, von politiſchen Motiven und perſönlicher Ambition und Gewinnſucht nicht anders ſein konnte, eine gewiſſe Syſtem- und Planloſigkeit; das türkiſche Seeweſen verlor mehr und mehr den Charakter einer Emanation der Staatsgewalt, um denjenigen einer zügelloſen Räuberei anzunehmen; es entwand ſich mehr und mehr dem Dienſte einer einheitlich geleiteten Politik, um ſich in unzuſammenhängenden epiſodiſchen Unternehmungen zu zerſplittern.

Auch dieſer Umſchwung konnte natürlich nicht ohne Einfluſs auf die Geſtaltung der maritimen Verhältniſſe im Mittelmeer bleiben; er muſste vor allem zu einer Reaction ſeitens der chriſtlichen Seemächte führen, die ſich nun der allzu kecken Behelligung durch die türkiſche Piraterie zu erwehren hatten. Eine gemeinſame, conſequent durchgeführte Action derſelben war aber durch die Verſchiedenheit ihrer politiſchen Intereſſen ausgeſchloſſen, und daher nahm auch die Abwehr, von einzelnen kurzlebigen Coalitionen abgeſehen, eine etwas ſyſtem- und planloſe Geſtalt an. Ein feſter Zuſammenſchluſs der geſammten abendländiſchen Chriſtenheit gegen den Islam, wie zur Zeit der Kreuzzüge, war nun nicht mehr möglich; zwar beherrſchte auch jetzt noch der Eifer für den Glauben die Gemüther, aber er rieb ſich, infolge der von Deutſchland ausgehenden Kirchenſpaltung, hauptſächlich im inneren Kampfe von Chriſten gegen Chriſten

auf; und wenn auch die Mittelmeerländer von diesem Kampfe weniger berührt wurden als das nördliche Europa, wenn auch in ersteren die alte Kirche siegreich ihr Übergewicht behauptete, so darf man nicht übersehen, dass dafür hier wieder der streitbare und expansiv-thätige Glaubenseifer durch die Entdeckung neuer Welten eine mächtige Ableitung in die Ferne gefunden hatte; die Gewinnung der Ureinwohner Amerika's, der Indier, Japaner ꝛc. für den christkatholischen Glauben erschien hier wichtiger, vom Standpunkt des religiösen Weltinteresses betrachtet, als der Kampf gegen den Islam, dem erfahrungsgemäß kein Terrain abzugewinnen war. War demnach schon vom rein religiösen Standpunkte aus eine festgeschlossene Frontstellung der Christenheit gegen den Halbmond gegen früher sehr erschwert, so fand sie überdies ein neues Hindernis in dem von der Staatskunst der Zeit neu aufgestellten Systeme des politischen Gleichgewichtes, das sich leichten Herzens über religiöse und ethische Motive hinwegsetzte, und in Erhaltung des vermeintlichen Gleichgewichtes um die Mittel nicht verlegen, in Allianzen nicht scrupulös war. Es ist ein natürlicher Ausfluss dieses Systemes, dass von der Gründung des europäisch-osmanischen Reiches an sich Frankreich schützend und fördernd an dessen Seite stelite, nicht etwa aus nationaler oder geistiger Wahlverwandtschaft, aber deshalb, weil Frankreich das europäische Gleichgewicht, unter welchem Begriffe es mit aufrichtigster Überzeugung die eigene Hegemonie über den Erdtheil verstand, durch die im Hause Österreich erblich gewordene römisch-deutsche Kaisermacht, und besonders die aufblühende österreichische

Hausmacht, gefährdet ſah. Vom deutſchen Reich, deſſen maßloſe Zerſplitterung und ganze Verfaſſung jede aggreſſive Velleität ausſchloſs, hatte wohl Frankreich nicht viel zu beſorgen; dagegen ſah es ſich allerdings durch die Hausmacht der Habsburger, die über Burgund, die Niederlande und das ungeheure ſpaniſche Reich herrſchten, von allen Seiten umklammert; und als dieſe Macht gar noch, durch die Kronen der Königreiche Ungarn und Böhmen, ſich auch gegen Oſten weiter ausbreitete, hielt es die franzöſiſche Politik für geboten, ſich mit deren natürlichem öſtlichen Gegner, den Türken, zu verbünden, um dem weiteren Anwachſen der habsburgiſchen Macht ein Gegengewicht entgegenzuſetzen. Auf dieſe Weiſe erhielten die Türken eine ihnen ſelbſt unerwartete chriſtliche Allianz im Mittelmeer, und konnte ſchon aus dieſem Grunde eine gemeinſame Abwehr der chriſtlichen Mächte nicht platzgreifen. Aber auch bei den übrigen zeigte ſich durchaus keine Übereinſtimmung in Mitteln und Zielen; die Genueſen, die ihre Poſitionen im Schwarzen Meer und in der Levante bereits früher an die Türken verloren hatten, konnten ſich nicht wohl für die Idee begeiſtern, die noch übrigen venetianiſchen Beſitzungen vertheidigen zu helfen; die Venetianer ſelbſt, die am unmittelbarſten bedroht waren, ſuchten mit Rückſicht auf die Freiheit oder beſſer Duldung, ihres levantiniſchen Handels jeden ernſten Bruch mit dem osmaniſchen Reiche nach Möglichkeit zu vermeiden, oder, wenn dies durchaus unmöglich war, wenigſtens mit thunlichſter Raſchheit wieder einen modus vivendi herzuſtellen; die Spanier waren nach zu vielen

Richtungen zugleich in Anſpruch genommen, um ihre Kräfte an einem Ort concentrieren zu können; und nur eine einzige der kleineren Seemächte, nämlich der Orden der Johanniter der nach der Vertreibung aus Rhodus, 1522, ſich in Malta feſtgeſetzt hatte, machte mit dem Seekriege gegen die Türken wirklich und für die Dauer Ernſt, war aber zu ſchwach, um für ſich allein entſcheidende Erfolge erkämpfen zu können. Da aber andererſeits die Beläſtigung durch die türkiſche Raubſucht und Verwegenheit zu arg war, um ohne Retorſion ſeitens der Seemächte zu bleiben, entſtand jener Zuſtand, der ſoeben als eine ziemlich plan- und ſyſtemloſe Abwehr der Einzelnen gekennzeichnet worden iſt, und der, durch das ganze 16. Jahrhundert hindurch, das Mittelmeer zum Schauplatz eines allgemeinen Guerillakrieges zur See zwiſchen Chriſten und Türken machte. Allerdings wurde dieſer Guerillakrieg ab und zu durch Actionen im großen Stile und durch gewaltige Coalitionen unterbrochen, doch führten letztere infolge der angedeuteten Verhältniſſe trotz der glänzendſten Waffenthaten und trotz ungeheuerem Kräfteaufwand nicht zu ſolchen Reſultaten, die entſcheidend und richtunggebend in den Gang der Weltgeſchicke eingreifen; ſie bilden keine welthiſtoriſchen Wendepunkte und Markſteine. Zum charakteriſtiſchen Kennzeichen der Zeit, in maritimer Hinſicht, wurde dagegen jenes glänzende Condottiere- und Parteigängerweſen zur See, welches Jurien de la Gravière in ſeinem Buche „Doria et Barberousse“ mit wahrhaft claſſiſcher Anſchaulichkeit geſchildert hat. Mehr als je verſchwammen nun Seeweſen und Piraterie zu unentwirrbar

ineinander ſpielenden Begriffen; und indem hiedurch ſich einerſeits perſönlicher Thatkraft und ſeemänniſcher Tüchtigkeit ein reiches Feld der Entwicklung eröffnete, kam andererſeits die natürliche Grundlage maritimer Blüte, der völkerverbindende friedliche Handel, zu immer größerem Schaden. Je mehr durch den Kampf Aller gegen Alle die Unſicherheit und Gefahr für den Kaufmann wuchs, deſto mehr zog ſich der Seehandel, der ja ſchon ohnehin infolge der Entdeckungen neue Wege eingeſchlagen hatte, vom Mittelmeer zurück; und die großen marine-techniſchen Fortſchritte, die hier gemacht wurden, konnten, als weſentlich auf Zerſtörung gerichtet, nicht wohl der Schiffahrt als ſolcher zum Nutzen gereichen.

In das allgemeine Wirrſal ragen, wie geſagt, einige Actionen im großen Stile hinein; es ſind dies die Expeditionen, die Kaiſer Karl V. perſönlich gegen die Türken unternahm, 1535 und 1541, und die zwei Coalitionskriege Spanien's, Venedig's, Genua's, des Kirchenſtaates und des Johanniter-Ordens gegen die Türken, 1537—39, und 1571—72. Es kann und ſoll an dieſer Stelle nicht näher auf dieſelben eingegangen werden, und erlaubt ſich Verfaſſer, auf ſeine bereits angeführte Schrift „Hiſtoriſche Genrebilder vom Mittelmeere“ zu verweiſen, in deren beiden erſten Abſchnitten, „Andrea Doria“, und „Don Juan d'Auſtria“, ſowohl die beiden Expeditionen Karls V. als die Coalitionskriege ausführlicher behandelt ſind; es genügt zu conſtatieren, daſs dieſelben wohl das höchſte Intereſſe erwecken und reich ſind an brillanten Waffenthaten, wie z. B. die Eroberung von Tunis, und die berühmte Seeſchlacht von Lepanto, bei

alledem aber nur episodischen Charakter tragen und keine dauernden Umgestaltungen nach sich ziehen. Doch muss auf den Umstand hingewiesen werden, dass in den genannten Unternehmungen ein neues Element, wenn auch nur vorübergehend und einer späteren Epoche präludierend, in die Erscheinung tritt, nämlich die ersten Versuche des Hauses Österreich als selbständige Seemacht im Mittelmeere Fuß zu fassen. Zwar war Karl V. gleichzeitig König von Spanien und römisch-deutscher Kaiser; die österreichischen Erblande hatte er sogar an seinen Bruder Ferdinand abgetreten; und hiedurch hatte sich das Haus Habsburg in zwei Linien, die spanische und die österreichische, gespalten, deren jede in der Folge ihren eigenen politischen Weg verfolgte, umsomehr, als nach dem Tode Karl's die Kaiserkrone dauernd und erblich in der österreichischen Linie verblieb. Auch ist nicht zu leugnen, dass Karl sich in Verfolgung seiner maritimen Absichten und Pläne fast ausschließlich jener Macht- und Hilfsmittel bediente, die ihm der Besitz der spanischen Krone an die Hand gab, sowie auch sein Sohn Don Juan mittelbar aus der gleichen Quelle schöpfte. Bei alledem drängt sich aus vielen Gründen, die hier zu entwickeln zu weitläufig wäre, dem Geschichtsforscher die Wahrnehmung auf, dass sowohl Karl V. als Don Juan d'Austria diese maritimen Absichten und Pläne nicht vom Standpunkte der spanischen Politik, sondern unabhängig von dieser (wenn ihr auch keineswegs zuwiderlaufend), als Habsburger ins Auge fassten und mittelst derselben die Ausdehnung ihrer persönlichen Macht auf das Meer anstrebten; und dies ist

wohl nahezu gleichbedeutend mit dem Beſtreben, die öſterreichiſche Hausmacht auch auf das Meer zu erſtrecken. Das ganz eigenartige und ohne Analogie daſtehende Verhältnis, in welches Karl zu der „Republik“ Genua und deren thatſächlichem Beherrſcher Doria trat, ein Verhältnis, deſſen vorwiegend perſönlicher Charakter mit ſpaniſcher Politik nichts zu thun hatte; das mit Schrecken gepaarte Miſstrauen, welches ſpäter Philipp II. gegenüber den glänzenden Erfolgen der von Don Juan geführten coalierten Flotte zur Schau trug; die ungerechte Behandlung des Helden von Lepanto und deſſen hinterliſtige Beiſeiteſchiebung; und die gleichzeitigen Ereigniſſe in der Adria, namentlich die Gründung der unter dem Namen der „Uskoken“ bekannten öſterreichiſchen Seemiliz, — geben für obige Auffaſſung bedeutſame Stützen ab. Ihr widerſpricht auch nicht, daſs die erſten Verſuche zur Gründung einer kaiſerlichen Seemacht im Mittelmeere nicht von Erfolg begleitet waren und in der Folge längere Unterbrechung fanden.

Überhaupt thut ſich in weiterer Folge, während des ganzen 17. und zum Theil auch noch während des 18. Jahrhunderts, ein immer augenfälligeres Zurücktreten des Mittelmeeres kund, und zwar nach beiden, in dieſen Zeilen vor Augen gehaltenen Hauptrichtungen hin, nämlich ſowohl bezüglich ſeines welt-, als ſeines marine-hiſtoriſchen Einfluſſes. Unverkennbar tritt es, wie von beginnender Altersſchwäche erfaſst, in die zweite Linie des Weltintereſſes, während neue Elemente, neue Erſcheinungen deſſen Vordergrund einnehmen und behaupten. Und doch iſt dieſe Altersſchwäche nur eine ſcheinbare, nur eine zeitweilige Ruhepauſe

in zu ſtürmiſchem, zu abſorbierendem Entwicklungsgange, eine in der ewigen Ökonomie des irdiſchen Mikrokosmos begründete Erholungsphaſe zur Sammlung friſcher Kräfte. Dem 19. Jahrhundert war es vorbehalten, die Wiedereinſetzung des Mittelmeeres in ſeine uralte, durch die Natur prädeſtinierte führende Stellung vorzubereiten und um ein gewaltiges Stück zu fördern; und dem 20. Jahrhundert dürfte es, aller menſchlichen Prognoſe nach, vorbehalten bleiben, es wieder zu dem zu machen, was es ſeit Jahrtauſenden war: zum politiſchen Mittelpunkte der Erdoberfläche und zum entſcheidenden Kampf- und Tummelplatze der die Menſchheit raſtlos bewegenden Kräfte.

Doch verlieren wir uns nicht in abſtruſen Zukunftsbildern, die ſich in jedem Hirne verſchieden ſpiegeln, und bleiben wir auf dem realen Boden hiſtoriſcher Thatſachen, die mit Beginn des 17. Jahrhunderts ein temporäres Erblaſſen der uns beſchäftigenden „Mittelmeer-Idee“ unverkennbar erſcheinen laſſen. Die mannigfachen Urſachen der Erſcheinung ſind in Vorhergehendem inſoweit zu erörtern verſucht worden, daſs wenige Striche genügen werden, das entworfene Bild zu ergänzen und zum Abſchluſs zu bringen.

Die bereits vorhin erwähnte Verſchiebung des Schwerpunktes der europäiſchen Politik gegen Norden hatte weitere Fortſchritte gemacht; nicht nur wegen der immer größeren Ausdehnung und Machtentwicklung der nordweſtlichen Seemächte, England und Holland, ſondern auch wegen des Umſtandes, daſs eine der wichtigſten, die Gemüther am meiſten bewegenden Fragen der Zeit, die der Kirchenreform,

hauptſächlich in der nördlichen Hälfte Europa's ausgefochten wurde. Das Deutſchland nördlich der Alpen wurde zum Kampfplatz, auf welchem ſich alter und neuer Glaube, beide auf das innigſte von politiſchen Motiven durchtränkt und ſecundiert, mit den Waffen in der Hand entgegentraten, und um dieſen neuen Mittelpunkt gruppierten ſich, je nach ihrem Parteiſtandpunkt, alle übrigen Mächte. Der nördliche Theil Europa's riſs ſich allmählig von der alten Kirche los, die in Rom ihren ſichtbaren Sitz und ihr geiſtiges Centrum hatte und lockerte hiemit die Fäden noch weiter, die ihn an das Mittelmeer geknüpft hatten; die Kaiſermacht, die ſich diesmal, im Gegenſatz zum Mittelalter, mit der Papſtmacht identificiert hatte, wurde in den Kampf mit hineingezogen und durch denſelben beinahe ausſchließlich in Anſpruch genommen, wodurch ihre Kraftäußerungen ebenfalls in nördliche Richtung abgelenkt wurden; und in dem religiös-politiſchen Kampfe, der immer entſchiedener zu einem Gleichgewichtsprobleme wurde, um für die ins Schwanken gerathene Stabilität des Erdtheiles eine neue Ruhelage zu finden, kamen Staatengebilde zur Erſtarkung, die bisher in zweiter Linie geſtanden waren, nunmehr aber activ und mit großer Energie in das Weltgetriebe einzugreifen begannen, und hiedurch theils plötzlich zur Großmachtſtellung gelangten, theils die Erringung derſelben für die nahe Zukunft vorbereiteten. Dieſe neuen Mächte, die nun für geraume Zeit die politiſche Entwicklung Europa's nach Norden gravitieren laſſen, ſind Schweden, Preußen und Rußland. Allerdings tritt das religiöſe Moment des Eingreifens nur für das

erſtere in den Vordergrund, und auch da nur anfänglich, verblaſst bei dem zweiten bis zur Unkenntlichkeit, und ſteht dem dritten abſolut fern; es ſcheidet überhaupt ſeit dem Weſtphäliſchen Frieden aus der Politik faſt völlig aus; deſto feſter faſſen aber die Machtaſpirationen der drei neuen Mächte Wurzel, denen theils die Schwäche des durch den dreißigjährigen Krieg bis zur Ohnmacht erſchöpften deutſchen Reiches, theils der beginnende Verfall des Königreichs Polen ein dankbares Feld der Ambition und Eroberungsluſt abgeben; und indem ſie ſich theils untereinander bekriegen, theils mit den nordweſteuropäiſchen Seemächten Allianzen eingehen, geben ſie plötzlich den Verhältniſſen des Erdtheiles eine neue Geſtalt, in welchem der Norden desſelben entſchieden in den Vordergrund tritt. Dieſes Hervortreten wird umſo augenfälliger, als es durch die imponierende und bedeutende Perſönlichkeit gewaltiger und genialer Herrſcher auf den nordiſchen Thronen einen individuellen Charakter erhält; Guſtav Adolf, dann, ein halbes Jahrhundert ſpäter, Karl XII., machen das vorhin faſt unbeachtete Schweden zu einer Großmacht von ausſchlaggebendem Gewicht (obwohl es ſich nicht für die Dauer auf dieſer Höhe erhalten kann); der „Große Kurfürſt“ Friedrich Wilhelm ſchafft die unbedeutende Mark Brandenburg zum Großſtaate Preußen um, deſſen Königskrone das Haupt ſeines Sohnes ſchmücken, und auf dem Haupte eines ſpäten Enkels ſich in die neue deutſche Kaiſerkrone erweitern ſoll; und Czar Peter I. führt das halbbarbariſche und zu drei Viertel aſiatiſche Rußland mit deſpotiſcher, aber genialer Hand einer nur un-

willig aufgenommenen europäiſchen Cultur zu und in die Reihe der europäiſchen Staaten ein, unter welchen es vom erſten Augenblicke an eine imponierende Machtſtellung einnimmt.

Vor und während dieſes bedeutſamen Scenenwechſels ſieht ſich die deutſche Kaiſermacht, wohl nicht de jure, aber de facto, mehr und mehr aus dem Reiche verdrängt und auf Öſterreich beſchränkt; zwar findet ſie hier günſtigen Boden, um die habsburgiſche Monarchie als Großmacht zu erhalten und neu erſtarken zu laſſen, hat aber einerſeits durch den fortgeſetzten Kampf gegen die Türken, deren wiederholten Anlauf zur Eroberung des Weſtens ſie abwehrt, andererſeits durch den Kampf gegen die Expanſionsgelüſte Frankreichs in Deutſchland und Italien und zuletzt noch durch den Streit um die ſpaniſche Erbfolge alle Hände voll zu thun und muſs ihre Kräfte nach allen Richtungen zerſplittern. Das Erlöſchen der ſpaniſchen Linie des Hauſes Habsburg bietet Frankreich die Gelegenheit, ſeine Anſprüche auf die Krone Spanien geltend zu machen; ganz Europa miſcht ſich, auf Grund der Gleichgewichtstheorie, in den zwiſchen Frankreich und Öſterreich entbrennenden Kampf ein; Öſterreich wird hiebei von England unterſtützt, macht dafür aber dieſem als Gegenleiſtung die Conceſſion, ihm auf allen Meeren völlig freie Hand zu laſſen und auf Errichtung einer eigenen Seemacht zu verzichten. England benützt ſofort die Gelegenheit des ſpaniſchen Krieges, um ſich gewaltſam in den Beſitz des uneinnehmbaren Felſens Gibraltar zu ſetzen, der die Meerenge beherrſcht und ſomit

den Schlüssel zum Mittelmeere bildet; Spanien geht zwar für Österreich verloren und wird zu französischer Secundogenitur, Gibraltar aber verbleibt im Besitze der Engländer und alle späteren Versuche der Spanier und Franzosen, es ihnen wieder zu entreißen, bleiben vergeblich. Auf diese Weise werden die Engländer gewissermaßen zu Herren des Mittelmeeres, indem sie dessen Ein- und Ausgang nach Belieben für jedermann sperren können; es wird zu einer Dependenz des meerbeherrschenden England, zu einer Art großbritannischen Binnensee. Schon war nach und nach der Seehandel des Mittelmeeres größtentheils in die Hände der Engländer übergegangen, wie allerwärts auf der Erdkugel; nun rissen sie auch noch die politische und militärische Beherrschung desselben an sich, indem sie sich zu Hütern der einzigen engen Straße machen, die es mit dem Ocean verbindet. Zu dieser Suprematie Englands auch innerhalb der Meerenge von Gibraltar hatte Österreich, wie gesagt, seine ausdrückliche Zustimmung gegeben; Frankreich widersetzte sich ihr zwar, war aber, so mächtig es auch auf dem Festlande war, nicht glücklich in seinem Seekampf gegen England, in welchem es meist den Kürzeren zog; und noch weniger waren die übrigen Mittelmeermächte in der Lage, dem Umschwung der Dinge entgegenzutreten; sie befanden sich bereits in entschiedenem politischen und wirtschaftlichen Niedergange.

Am auffälligsten zeigt sich der Niedergang bei der Türkei, namentlich hinsichtlich des Seewesens. Auf die vorhin erwähnte Reihe kräftiger und kriegerischer Sultane war eine

Reihe schwacher und üppiger Herrscher gefolgt und sobald der vom Throne ausgehende Impuls aufhörte, fiel das Volk in seine natürliche Apathie zurück, aus der es nur noch zeitweise durch das gelegentliche Auflodern des Fanatismus gerissen wurde. Die Seemacht wurde vernachlässigt und gerieth so sehr in Verfall, dass sie sich auf eine defensive Rolle beschränkt sah und selbst dieser nicht mehr gerecht werden konnte; sie konnte nicht verhindern, dass gegen das Ende des 17. Jahrhunderts die Venetianer den Türken ganz Morea entrissen. Aber auch mit der Landmacht gieng es rasch abwärts; die vergebliche Belagerung von Wien 1683 bildete den Abschluss der türkischen Expansionsversuche und den Wendepunkt, mit welchem das osmanische Reich aus einem Angreifer zu einem Angegriffenen wurde; es wurde aus Ungarn verdrängt, wo es fast 160 Jahre eine dominierende Stellung eingenommen hatte und sah sich in dem Russland Peter's des Großen einen neuen gefährlichen Gegner erwachsen, der es von Nordost her bedrängte. Von da ab hörte die Seemachtstellung des osmanischen Reiches auf, einen Factor der europäischen Politik zu bilden und sah sich nur mehr auf den äußersten Osten des Mittelmeeres, auf das ägeische, Marmara- und Schwarze Meer beschränkt. Dagegen wuchs von da ab die politische Bedeutung der Meerengen, die Europa von Asien scheiden, nämlich des Bosporus und der Dardanellen und es wurde nunmehr zu einer Aufgabe der europäischen Staatskunst, die wankende Türkei in dem Besitze derselben selbst künstlich zu erhalten; denn in dem Maße, als das kolossale und daher das politische

Gleichgewicht ſtörende ruſſiſche Reich ſich gegen die Ufer des Schwarzen Meeres zu ausbreitete, muſste verhindert werden, daſs es aus denſelben einen zu bequemen Eingang in das Mittelmeer finde.

Nicht ſo rapid, aber gleichfalls unaufhaltſam gieng der Rückgang der venetianiſchen Seemacht vor ſich. Der Reichthum der Republik wurde langſam durch die Abnahme des levantiniſchen Handels unterbunden, der ihr, inſoweit er ſeine alten Wege beibehalten hatte, mehr und mehr durch die übermächtige Concurrenz der alle Gewäſſer der Erde erobernden engliſchen Kauffahrer abgenommen wurde; und ihre kriegeriſche Kraft erſchöpfte ſich in dem langen, wenngleich vielfach glücklichen Kampfe gegen die Türkei; es trat eine gewiſſe Altersmüdigkeit, Zaghaftigkeit und Reſignation an Stelle der ehemaligen Energie und Rührigkeit, welche die Republik ſich immer mehr von der activen Theilnahme an den Welthändeln zurückziehen ließ. Allerdings gab die Republik ihr altgewohntes ſeemänniſches Preſtige nicht ohne weiteres und nicht leichten Kaufes aus der Hand; ſie raffte ſich ſogar, nachdem ihr an den engliſchen Handelserfolgen die Überlegenheit des oceaniſchen Schiffahrtsſyſtemes klar geworden war, zu einem völligen Bruche mit dem eigenen Syſteme auf, und adoptierte das erſtere. Gleich allen übrigen Seefahrern nahmen auch die Venetianer im 17. Jahrhundert die engliſchen Principien des Schiffbaues und Betriebes, ſowie die Normen der neuen Claſſification an; ſie reformierten namentlich ihre geſammte Kriegsflotte, indem ſie den Galeerentyp auf den Ausſterbeetat ſetzten, und an deſſen Stelle reine

Segelſchiffe treten ließen (ganz außer Gebrauch kam die nationale Galeere wohl nie; ſo behielt z. B. das Prachtſchiff, deſſen ſich der Doge bei feierlichen Gelegenheiten bediente, der ſog. Bucintoro, ſtets die Galeerenform). Aber die Natur ſelbſt legte den Venetianern Hinderniſſe in den Weg; wenn dieſe nun auch Linienſchiffe und Fregatten nach engliſchem Muſter bauten, ſo waren ſie doch, wegen der durchſchnittlichen Seichtigkeit des adriatiſchen Meeres und namentlich der venetianiſchen Küſte, gezwungen, dieſen Schiffen einen geringeren Tiefgang und einen flacheren Kiel zu geben, als es die rationelle Verwendung dieſer Typen erheiſchen würde; hiedurch wurde die Manövrierfähigkeit der Schiffe beeinträchtigt, ja ſelbſt ihre Stabilität gefährdet, da die hohe Takelung mit der geringen Tauchung nicht in Einklang ſtand und zuviel Oberlaſt erzeugte. Daher meint auch Daru in ſeiner „Histoire de la république de Venise“, daſs, wenn die Republik auch große Linienſchiffe von 100 Kanonen baute, dies mehr eine Sache der Eitelkeit als der praktiſchen Bedeutung geweſen ſei, indem die neuartigen venetianiſchen Kriegsſchiffe denen anderer Nationen nicht gewachſen ſein konnten. In dieſem Umſtande allein liegt bereits ein Element des Verfalles. Und nicht viel anders ſtand es, aus demſelben Grunde, mit den neueren venetianiſchen Handelsſchiffen, die ebenfalls nicht den Tiefgang, und ſomit auch nicht die Ladefähigkeit und die Dimenſionen der engliſchen Kauffahrer annehmen konnten; während die letzteren, (und überhaupt die oceaniſchen) immer an Größe wuchſen, und die typiſchen Formen der Vollſchiffe, (Klipper, Sloop's), der

Briggs, Schooner ꝛc. annahmen, blieben die ersteren mehr minder bei ihren alten Maßen und Formen; der Vollschifftakelung giengen sie ziemlich aus dem Wege, und adoptierten, wenn sie schon Dreimaster sein sollten, lieber die weniger vollkommene Barktakelung, (bei welcher nur Fock- und Großmast Raaensegel, der Besahnmast aber nur ein Gaffelsegel führt). Auch konnten sie sich nie ganz von ihrem historischen Entwicklungsgange loslösen; und basierten die Venetianer den Übergang zu moderneren Formen mehr noch als auf die oceanischen Muster, auf die ursprünglicheren Gallionen- und Feluckentypen. Der Einfluss der letzteren ist bis in die Gegenwart zu erkennen, und tritt auch in den modernen Schiffen des Mittelmeeres, wie sie zur Küstenschiffahrt, zur Cabotage und zum Fischfange dienen, in den Barkschiffen, Schebecken, Tartanen ꝛc., ja selbst in den kleinen Trabakeln und Brazzera's zutage, die wie groteske Überbleibsel einer vergangenen Zeit in die Gegenwart hineinragen.

Und die übrigen mittelländischen Seemächte? Diese kamen, als solche, kaum mehr in Frage. Genua war, nach der kurzen Neublüte unter Doria, zu greisenhafter Schwäche und Unbedeutendheit herabgesunken, und das einst so mächtige Spanien war, seit der Vernichtung seiner „unüberwindlichen Armada" an den englischen Küsten im Jahre 1588 auch vom Mittelmeere allmählich verschwunden. Mit welch unglaublicher Kurzsichtigkeit die spanische Regierung alles that, um die Stellung des Reiches zur See zu untergraben und den Handel zu vernichten, beweisen die geradezu kindischen Ver-

fügungen, die den Handel mit den Holländern, als mit Ketzern, unterſagten, oder die den Seehandel lediglich auf Tauſchhandel beſchränken wollten, damit kein ſpaniſches Geld ins Ausland abfließe! Hand in Hand mit dieſer verblendeten Erdrückung des eigenen Seehandels gieng natürlich auch der Verfall der Kriegsflotte, und nahm derſelbe ſolche Dimenſionen an, daſs bei Beginn des ſpaniſchen Erbfolgekrieges von der geſammten Flotte ſich nur zwei Schiffe fanden, die ſich als ſeetüchtig und ausrüſtungsfähig erwieſen. In den Verfall wurde auch die zu Anfang des 17. Jahrhunderts durch den ſpaniſchen Vicekönig Herzog von Oſſuña in die Höhe gebrachte Seemacht von Neapel hineingezogen, die ſich im Kampf gegen Türken und Venetianer recht tüchtig erwieſen hatte; im übrigen war aber auch die weichliche, träge Bevölkerung Neapel's nicht für das Seeweſen und beſonders nicht für den Seehandel geſchaffen; und als durch den Utrechter Frieden Neapel an Öſterreich fiel (in deſſen Beſitz es aber nur bis 1733 blieb), brachte es das bereits angedeutete Bundesverhältnis dieſer Macht zu England mit ſich, daſs das Seeweſen Neapel's aus politiſchen Gründen abſichtlich vernachläſſigt wurde; daſs die ſpätere Herrſchaft der Bourbonen, durch ihre Miſswirtſchaft ſprichwörtlich geworden, hierein keine Änderung brachte, verſteht ſich von ſelbſt. Von Frankreich war ſchon die Rede; es iſt zur See nie glücklich geweſen. Zwar machte Ludwig XIV., der mächtigſte und gefeiertſte Monarch ſeiner Zeit, unter deſſen glänzender Regierung Frankreich den Gipfelpunkt ſeines Anſehens erreicht hatte, große Anſtrengungen, um Seemacht und Seehandel zu heben, verſplitterte aber

dieſe Anſtrengungen auf zu vielen Punkten der Erdoberfläche, um dauernde Erfolge erreichen zu können. Speciell im Mittelmeere verſagten ſie faſt gänzlich; die von ihm gegründete levantiniſche Handelscompagnie in Marſeille, mit großen Privilegien ausgeſtattet, konnte die erdrückende Concurrenz der Engländer und Holländer nicht ertragen, und löste ſich nach kurzem Beſtande auf; ſelbſt Ludwig's Kriegsſchiffe, wiederholt gegen die Barbaresken ausgeſendet, konnten die luſtig fortbetriebene Piraterie der letzteren nicht erdrücken. Die afrikaniſchen Seeräuber waren klug genug, Engländer und Holländer verhältnismäßig wenig zu beläſtigen (oder konnten dieſe ſich ihrer beſſer erwehren); ſie hielten ſich lieber an die langſameren, ſchwerfälligeren und dabei doch kleineren Fahrzeuge der mittelländiſchen Schiffer. Es fanden ſich wohl die Barbaresken durch die franzöſiſchen Kriegsſchiffe und durch diejenigen des Johanniter-Ordens auf Malta (der gleichzeitig unter dem Großmeiſter Raimund Perellos di Roccaful ſeine Glanzepoche lebte), zuweilen etwas incommodiert; im großen und ganzen aber waren doch ſie es, die unter allen Anrainern des Mittelmeeres die beſten Geſchäfte machten, und in dieſem Umſtande findet ſich die Signatur der Epoche des Verfalles am prägnanteſten ausgedrückt.

Noch tieferer Schatten ſenkt ſich im 18. Jahrhundert herab, in deſſen zweiter Hälfte das auf der weſtlichen Hemiſphäre blendend aufleuchtende Licht die Aufmerkſamkeit der Welt abſorbiert. Bisher war Europa das alleinige geographiſche wie geiſtige Centrum der weißen Menſchenrace geweſen; nun aber warf ſich, mit dem Abfalle der nordamerikaniſchen Colo-

nien vom Mutterlande England, plötzlich auch der Continent Amerika als ein zweites Centrum von nicht geringerer Bedeutung auf; und es wiederholte sich, um ein bereits gebrauchtes Bild noch einmal anzuwenden, die Erscheinung, dass die Kreisform des Weltinteresses in eine elliptische Form übergieng, bei welcher statt des einzigen Mittelpunktes zwei Brennpunkte die Gravitation beherrschen: Europa blieb nur mehr der eine Brennpunkt, während Amerika zum zweiten Brennpunkte wurde. Und anfänglich hatte es den Anschein, als ob das Schwergewicht der welthistorischen Gravitation durch das überraschende Inslebentreten eines Factors von der gewaltigen Bedeutung der „Vereinigten Staaten von Nord-Amerika" eine Verschiebung nach dem Westen der Erdkugel erfahren solle; doch zeigte sich bald, dass die Rückstrahlung der neuen Bewegung auf den Osten eine noch zündendere Wirkung haben und demnach die Gravitation nach dem östlichen Brennpunkte zurückleiten solle. Im letzten Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts kam bekanntlich in der französischen Revolution eine neue philosophisch-politisch-sociale Weltanschauung zum Ausdruck und zum Siege, die, geläutert von den Extravaganzen und Gewaltthätigkeiten ihrer stürmischen Geburt, sich rasch die gesammte Culturwelt eroberte, und die Basis bildete, auf welcher sich seither die moderne Auffassung des Daseins, mit all ihren disparaten Tendenzen und Zwecken und all ihren erschütternden Kämpfen aufbaut.

Der Durchbruch der die Neuzeit leitenden und bewegenden Ideen erfolgte, nach ewigen Gesetzen, unter den heftigsten Krämpfen und erschreckendsten Convulsionen; ja, die

Ideen ſelbſt giengen zeitweiſe unter im Wuſte aufgepeitſchter Leidenſchaften; ſie erſtickten ſcheinbar in den eruptiv an die Oberfläche geworfenen Schichten aus unwürdigſter Tiefe, in Blut und Schlamm, in Wahnwitz und Gemeinheit, in Unverſtand und Bosheit; und es bedurfte einer harten und langen Schule, um den reinen Kern aus höchſt unreinlicher Schale zu löſen, um ihn genießbar und nährend zu machen. Das Volk aber, das den Anſtoß hiezu gegeben, das in ſinnloſem Taumel ſich ſelbſt zerfleiſchte und trotzdem ſeine Nachbarn zu Boden ſchmetterte, das die Mitwelt mit Schrecken und Abſcheu erfüllte und ihr trotzdem ſeine Ideen, ſeine Denk- und Gefühlsweiſe aufzwang: das Volk der Franzoſen, es drängte ſich gebieteriſch und unabweislich in den Vordergrund des Weltlebens, es machte ſich gewaltſam für einige Zeit zum Mittelpunkte desſelben, es legte den Schwerpunkt der Weltgeſchicke wieder in die Nähe des Mittelmeeres; und während es den blutigen Rauſch miſsbrauchter Freiheit unter der eiſernen Fauſt eines Machthabers büßte, der es in den noch blutigeren Rauſch des Größenwahnes und der Weltherrſchaftsgelüſte hineinpeitſchte, bereitete es unbewuſst die Wiedereinſetzung des Mittelmeeres in die alten Rechte und namentlich in das Bewuſstwerden ſeiner prädeſtinierten Bedeutung vor. Es iſt wiederholt betont worden: der Weltherrſchaftstraum kann nur an den Küſten des Mittelmeeres entſtehen; und der letzte, der ihn geträumt, war der Sohn einer Inſel dieſes Meeres, ein Corſe.

Eine Inſel des Atlantiſchen Oceans ward dagegen zum Grabe des Traumes, und auch in dieſem Zeichen findet

der oft hervorgehobene Gegensatz von Ocean und Binnenmeer ein allegorisches Spiegelbild.

Es ist unleugbar eine der unzähligen Folgen der französischen Revolution, wenn auch nur eine mittelbare, dass die Blicke der Staatenlenker, seit etwa zwei Jahrhunderten mehr in die Ferne gelenkt, sich wieder mit wachsender Aufmerksamkeit dem Mittelmeere zuzuwenden beginnen, da dieses neuerdings zum Schauplatz weltbewegender Ereignisse wird, und die Entscheidung ebensolcher sich auf demselben unverkennbar vorbereitet. Zunächst war es die gewaltsame Expansion der französischen Republik, die nicht nur Italien in ihre Kreise zog, aber auch nach dem östlichen Ende des Beckens hinübergriff; der alte Antagonismus zwischen Frankreich und England flammte mit erneuter Heftigkeit auf, und suchte sich in Ägypten, dieser wichtigsten Etappe Englands auf dem Verkehrswege nach der Hauptquelle seiner Macht, nach Indien, einen neuen Kampfplatz. Die endgiltige Vernichtung der beiden altersschwachen Republiken Genua und Venedig, die Eroberung und Republikanisierung von fast ganz Italien durch die Franzosen, und namentlich die kühne Expedition Bonaparte's nach Ägypten veranlassten England, den Kampf gegen die französischen Eroberungsgelüste hauptsächlich in das Mittelmeer zu verlegen; der Kampf, der durch die Umwandlung der Republik in das Kaiserreich und dessen ausgesprochene Weltherrschaftstendenz nur immer neue Nahrung fand, ließ England seine maritimen Streitkräfte im Mittelmeere concentrieren, und bei der Überlegenheit derselben seine Machtstellung in demselben nur

immer mehr erſtarken. Den Schlüſſel zu demſelben beſaß es ja bereits mit Gibraltar; ſeine Seeſiege bei Abukir 1798, Trafalgar 1805, und Liſſa 1810, ſowie neue höchſt wichtige Poſitionen, die es den Franzoſen entriſs, (ſo Malta 1800, Zante 1809 u. ſ. w.), ließen England als den eigentlichen Beherrſcher des Mittelmeeres erſcheinen. Waren auch die europäiſchen Küſten desſelben zum größten Theil in die mittelbare oder unmittelbare Gewalt des Napoleoniſchen Kaiſerreiches gefallen, das Meer ſelbſt blieb in der Gewalt Englands; und indem letztere Macht ihre Streitkräfte daſelbſt concentrierte, und den erfolgreichen Kampf gegen den franzöſiſchen Cäſarismus daſelbſt fortführte, auch nachdem derſelbe auf dem Continente übermächtig geworden war, lieferte ſie den ſchlagendſten Beweis dafür, daſs die letzte Entſcheidung der Weltgeſchicke doch immer nur hier erfolgen könne und werde. Die Epiſode der weltumſtürzenden Erhebung Frankreichs in Revolution und Cäſarismus hat das Mittelmeer neuerdings in ſeine verlorene maßgebende Stellung eingeſetzt, und die großen Oceane neuerdings gleichſam zu ſeinen Vaſallen gemacht. Selbſt der neue weſtliche Brennpunkt der Erdoberfläche, der gewaltige Continent Amerika, trat für einige Zeit in den Hintergrund; mit angehaltenem Athem ſah er dem gigantiſchen Ringen zu, das die alte Welt durchtobte, und in dem Beſtreben Napoleon's gipfelte, am Mittelmeere den Kern einer neuen Weltmonarchie gleich der römiſchen zu gründen; und die Funken, die der europäiſche Brand über den atlantiſchen Ocean ſandte, zündeten in Mittel- und Süd-Amerika, und bereiteten den nahen Abfall

der dortigen ungeheuren ſpaniſchen und portugieſiſchen Beſitzungen von ihren Mutterländern vor. Mit letzterem Abfalle und der Gründung ſelbſtändiger Staaten in Mittel- und Süd-Amerika kam die bekannte Doctrin des damaligen Präſidenten der großen nordamerikaniſchen Republik, Monroe, zu praktiſcher Geltung; der Grundſatz nämlich, daſs Europa ſich in die Angelegenheiten Amerika's nicht einzumiſchen habe. Die Gründung der neuen ſelbſtändigen amerikaniſchen Staaten jedoch blieb meiſt nur von localem Intereſſe, und ohne weſentlichen Einfluſs auf den Lauf der Weltgeſchicke; weder in politiſcher, noch in cultureller, noch ſelbſt in mercantiliſcher Hinſicht vermochten ſie eine Stellung einzunehmen, die zu ihren rieſigen Arealen in richtigem Verhältnis geſtanden wäre. Während die „Vereinigten Staaten von Nord-Amerika", und ſelbſt die mit dem Mutterlande in politiſchem Verbande gebliebenen engliſchen Colonien in Amerika, Auſtralien und Afrika einen ungeahnten Aufſchwung nahmen und ſich beſonders am materiellen Culturfortſchritte eifrigſt betheiligten, fielen die Staaten Mittel- und Süd-Amerika's, wo ſich eine herrſchende weiße Claſſe ſpaniſcher oder portugieſiſcher Nationalität mit der einheimiſchen rothen Race zu Miſchvölkern von zweifelhafter Qualität umgebildet hatte, in eine zurückbleibende Entwicklungs- und Culturepoche und konnten demnach mit der übrigen civiliſierten Welt weder Schritt halten, noch auf dieſe einen maßgebenden Einfluſs ausüben. Die Losreißung Amerika's von Europa wurde von letzterem wenig gefühlt; umſoweniger, als ſich Europa ſelbſt in einem Zuſtande innerer und äußerer Regenerierung befand.

Dieſe innere und äußere Regenerierung, die mit dem Sturze des Napoleoniſchen Kaiſerthums und des franzöſiſchen Übergewichtes begann, tritt ganz beſonders am Mittelmeere deutlich hervor, und läſst dasſelbe, wie ehedem, zum Knotenpunkt werden, in welchem ſich die Fäden der Politik concentrieren und um welchen ſich die Löſungen der Zeit- und der Zukunftsfragen drehen. Der ſpecifiſch mittelländiſche Geiſt, der das Ferment früherer Epochen gebildet, dann aber lange geſchlummert hatte, erwacht zu neuem Leben, und manifeſtiert ſich nach den verſchiedenſten Richtungen hin, in politiſchem, nationalem, commerciellem und techniſchem Sinne, bald ſtürmiſch vorwärts drängend, bald ängſtlich zurückhaltend, neue Beſtrebungen fördernd oder hemmend, ſchaffend oder zerſtörend, aber immer wechſelvoll und belebt. Die neue Geſtalt, die der Wiener Congreſs 1814—15 den Machtverhältniſſen und der Karte Europa's gegeben, ſcheint wohl beſtimmt, auf lange Zeiten hinaus den Weltereigniſſen einen ruhigen Gang auf feſter unverrückbarer Grundlage anzuweiſen und vorzuſchreiben; allein dieſe laſſen ſich nicht leicht eindämmen und ſprengen, einem anſchwellenden Strome gleich, an vielen Stellen das zu eng begrenzte Bett. Immerhin aber bleiben die politiſchen Reſultate des Wiener Congreſſes, wenn auch als Ganzes bald durchlöchert und ſpäter der Form nach aufgehoben, in mancher Richtung von bleibender und maßgebender Weſenheit; ſo namentlich bezüglich der endlich gefundenen, feſtſtehenden Formel des europäiſchen Gleichgewichtes, die ſich in der Pentarchie ausdrückt, nämlich in der Bezeichnung der fünf

bedeutendsten Staaten, England, Frankreich, Österreich, Preußen und Rußland, als Großmächte. (Diese Formel hat auch durch die späteren inneren und äußeren Veränderungen einzelner dieser Staaten, sowie durch den Hinzutritt einer neuen sechsten Großmacht, Italien, keine wesentliche Veränderung erlitten.) Desgleichen bezüglich des Umstandes, daß durch den Congreß das gesammte Gebiet der ehemaligen Republik Venedig, einschließlich der istrischen und dalmatinischen Küsten, sowie einschließlich der (allerdings sehr geringen) Reste ihrer Kriegsflotte, Österreich zugesprochen wurde, wodurch dieses endlich in die Lage kam, seine bisher sehr beschränkte Stellung am Meere zu einer achtunggebietenden zu machen, und die unerläßliche Vorbedingung bekam, sich militärisch und commerciell als Seemacht zu entwickeln; auch stellte dieser Entwicklung nunmehr England, das Österreich als seinen verläßlichsten und schätzbarsten Bundesgenossen kennen gelernt hatte, keine Schwierigkeiten mehr in den Weg.

Was jedoch der Wiener Congreß nicht genügend für die Dauerhaftigkeit seiner Schöpfungen in Rechnung gezogen hatte, war die Macht des Einflusses der Ideen, die sich, von Frankreich ausgehend und von diesem theils direct, theils indirect und gegensätzlich angeregt, über ganz Europa verbreitet hatten. Hiebei ist nicht so sehr das durch die französische Revolution angeregte und genährte Verlangen nach Erweiterung der politischen Rechte und Freiheiten und nach socialer Gleichheit gemeint, welches Bestreben, so nachhaltig und energisch es auch in den weiteren Gang der Ereignisse

eingreifen ſollte, doch an dieſer Stelle nicht zum Gegenſtand der Erörterung werden kann; ſondern vielmehr das durch die Gewaltherrſchaft der Franzoſen über andere Nationen, alſo geradezu in gegenſätzlicher Weiſe, erweckte Gefühl nationaler Eigenart und nationaler Zuſammengehörigkeit, das beinahe in Vergeſſenheit gerathen war, nun aber allmählig und mit raſch wachſender Impetuoſität jenen Völkern zum Bewuſstſein kam und als Ideal vorſchwebte, die theils politiſch atomiſiert waren, theils unter fremder Herrſchaft lebten. Die nationalen Einigungsbeſtrebungen, die zu den charakteriſtiſcheſten Erſcheinungen des 19. Jahrhunderts gehören, traten in den Mittelmeerländern zuerſt in einer Weiſe hervor, die zu praktiſcher Verwirklichung führen ſollte; und wenn die Verwirklichung auch nur unter heftigen Erſchütterungen und zum Theil erſt ſpät erfolgte, ſo hat auch hierin wieder das Mittelmeer die Initiative ergriffen und die Bahn gebrochen, mithin ſeine traditionelle Führerſchaft bethätigt. Der Drang nach nationaler Einigung und nationaler Selbſtändigkeit muſste umſomehr Eindruck auf die Welt machen, als er eben in jenen zwei Ländern ſich zuerſt mächtig äußerte, welche als die älteſten Heimſtätten der europäiſchen Cultur in Anſehen ſtehen, in Griechenland und Italien. Und wenn auch die heutigen Griechen ein anderes Volk ſind als die alten Hellenen, die heutigen Italiener ein anderes Volk als die alten Römer, ſo übte doch das Wiedererwachen von „Hellas und Rom“ aus langem, langem Schlafe einen gewaltigen Reiz auf die Mitwelt aus. Das Wiedererwachen erfolgte

auf verſchiedene Weiſe und unter ſehr verſchiedenen Wirkungen; das der Griechen fand die Sympathie der ganzen gebildeten Welt und die werkthätige Mitwirkung der Mächte auf ſeiner Seite, als ſie ſich in blutigem Kampfe von dem drückenden Joche der Türken befreiten, 1822—1830, und ſich zu einem unabhängigen Nationalſtaat conſtituierten; die Einheitsbeſtrebungen der Italiener hingegen koſteten zwar nicht weniger Blut, aber weit längere Zeit und eine lange Reihe von Miſserfolgen, bis ſie 1860 zum Ziele führten. Sie fanden auch weit getheiltere Meinung als die erſteren, und hatten namentlich den heftigen Widerſtand derjenigen Mächte zu bekämpfen, die an der durch den Wiener Congreſs geſchaffenen politiſchen Baſis feſthielten. Es kann nicht überſehen werden, daſs die Einigungsbeſtrebungen der Italiener, wie ſie faſt zwei Drittel des 19. Jahrhundert's ausfüllten, einen durchaus revolutionären Charakter trugen, der alten hiſtoriſchen Rechten, der Geſetzlichkeit, ja ſelbſt der politiſchen Moral ſchnurſtracks zuwiderlief, und daſs ſie in Wahl ihrer Mittel durchaus nicht ſcrupulös waren; ſo fanden ſie denn auch nicht jene Sympathie, die der Erhebung der Griechen, formell gleichfalls ungeſetzlich und rechtswidrig, ungetheilt entgegengebracht worden war. Aber der ſchließliche Erfolg, jene unappellierbare Sanction einer jeden politiſchen That, hat den Italienern ebenfalls Recht gegeben, und die Welt hat ſich, theils willig, theils widerwillig, mit der Thatſache ihrer nationalen und politiſchen Einigung zu einem Großſtaat im Centrum des Mittelmeeres abgefunden. Nicht minder hat der Kampf um die Einigung und das ſchritt-

weise, wenn auch häufig durch Niederlagen unterbrochene Erringen des Erfolges mächtig dazu beigetragen, das Nationalitätenprincip allerwärts zu verstärken und hat wesentlich mitgeholfen, die politische Einigung Deutschlands und die Wiedererrichtung des deutschen Reiches in neuer Gestalt vorzubereiten. —

Die Zeit des Unabhängigkeitskampfes der Griechen gegen die Türken, der, der Natur der Sache nach, großentheils zur See ausgefochten wurde und die Einmischung der Seemächte nach sich zog, fällt mit einer, für das gesammte Seewesen hochbedeutsamen Epoche zusammen, nämlich mit dem Beginne der dritten (und noch gegenwärtig herrschenden) Periode der Schiffahrt, der Dampfschiffahrt. Das Mittelmeer hat zwar an der Erfindung des Dampfschiffes, an dessen erster Ausgestaltung, und an der Einführung der Dampfschiffahrt keinen Antheil; doch wird es für die letztere nicht nur dadurch wichtig, dass es in der Folge die Dampfschiffahrt mit ganz besonderer Intensität cultivierte, sondern auch dadurch, dass die Verwendung des neuen Motors für Kriegszwecke hier zuerst auftritt, eben während des griechisch-türkischen Seekrieges; und dass überhaupt die Geschichte und die Entwicklung des modernen Kriegsseewesens, bezüglich seiner praktischen Erprobung, sich vorzugsweise hier abspielt. Auch gehört eine der wichtigsten und folgenreichsten Verbesserungen des Dampfschiffes im allgemeinen, die Anwendung der Propellerschraube anstatt der Schaufelräder, (zuerst angewendet durch den österreichischen Techniker Josef Ressel in Triest 1829),

recht eigentlich dem Mittelmeere an, obgleich durch einen unglücklichen Zufall die Priorität dieser Erfindung und besonders ihrer praktischen Ausnützung von Engländern und Franzosen usurpiert worden ist.

Übrigens ist es mit der Anerkennung und Einbürgerung der epochalen Neuerung, die mit Erfindung des Dampfschiffes ins Leben tritt, überall recht langsam und schwierig gegangen; die Seeleute aller Nationen setzten dem ersten bescheidenen Auftreten des Dampfschiffes Misstrauen und Geringschätzung entgegen, und wollten demselben Berechtigung und Befähigung absprechen, sich auf die hohe See hinauszuwagen. Der Erfinder und erste Erbauer eines brauchbaren Dampfschiffes, der Amerikaner Robert Fulton — missglückte Versuche waren bereits vor ihm von andern gemacht worden — ließ sein Fahrzeug im Jahre 1803 auf der Seine Probefahrten machen; doch wurde das Anerbieten seiner Erfindung, das a priori militärische Zwecke im Auge hatte, sowohl von Napoleon, als später von der englischen Admiralität zurückgewiesen. Fulton kehrte hierauf in seine Heimat zurück, wo er 1807 seinen berühmt gewordenen Flussdampfer „Clermont" baute, und mit demselben auf dem Hudson zwischen New-York und Albany Passagierfahrten begann, die großen Anklang fanden, so dass sich die amerikanischen Flüsse alsbald mit Dampfschiffen nach Fulton's System bevölkerten. Doch hielt Fulton unverrückt an seinem ursprünglichen Plane fest, die Dampfmaschine, (die übrigens nicht seine, sondern des Engländers James Watt Erfindung war) zur Bewegung von Kriegsschiffen zu verwenden, und

erreichte auch, dass der Congress der Vereinigten Staaten den Bau einer Dampffregatte anordnete; er erlebte aber deren Vollendung nicht, und starb bereits 1815; die Fregatte fand wenig Beachtung und keine Nachahmung, bis nicht der griechisch-türkische Seekrieg, der sowohl in Europa als in Amerika außerordentliches Interesse erweckte, die Augen der „Philhellenen" in beiden Hemisphären auf den neuen Schiffstyp lenkte. Europäische und amerikanische „Philhellenen", (reiche Privatleute, die sich für den Freiheitskampf der Griechen begeisterten,) schossen Geldmittel zusammen, 1825, um den Griechen mit neuartigen Dampf-Kriegsschiffen zu Hilfe zu kommen; so wurde in England die Dampfcorvette „Karteria", in New-York die große, mit 64 Kanonen bestückte Dampffregatte „Hellas" erbaut und ausgerüstet, die dann seit Ende 1826 unter dem Commando des berühmten englischen Seehelden Lord Cochrane sich am Seekampfe gegen die Türken in den griechischen Gewässern betheiligten. Auf diese Weise war es denn wieder das Mittelmeer, das seinen bahnbrechenden Einfluss im Seewesen zur Geltung brachte, indem es die Veranlassung bot, das Dampfschiff in die Kriegsmarine praktisch einzuführen; wenngleich hinzugefügt werden muss, dass die günstige Wendung des Seekampfes für die Griechen nicht dem Eingreifen der Dampfschiffe zuzuschreiben ist, die noch unter den Unvollkommenheiten des Anfangsstadiums zu leiden hatten, sondern der Einmischung der Seemächte, indem eine vereinigte englisch-französisch-russische Flotte die türkisch-ägyptische Flotte bei Navarin vernichtete 1827. Übrigens hatten auch die Griechen selbst schon vorher

manche Erfolge über ihre Gegner davongetragen, indem sie sich hauptsächlich der Taktik bedienten, die Fahrzeuge derselben durch Brander anzugreifen und zu zerstören.

Überhaupt wurde die Abneigung der Seeleute gegen das Dampfschiff — bisher gab es durchaus nur Räderschiffe — auch durch das Auftreten der genannten philhellenischen Dampfer im Mittelmeere noch nicht überwunden und schien der verhältnismäßig geringe Erfolg, mit welchem die letzteren in die Action eingriffen, die Abneigung zu rechtfertigen. Der gewaltige Motor des 19. Jahrhunderts, die Dampfmaschine, musste sich das feuchte Element viel schwieriger erobern als das Festland und schien auf dem ersteren anfänglich nur auf den Flüssen sich einbürgern zu wollen. Wie in Amerika, so begann auch in Europa die regelmäßige Dampfschiffahrt nur zum Zwecke der Personenbeförderung auf Flüssen, und zwar zuerst in Schottland, wo Henry Bell's „Comet" im Jahre 1811 die regelmäßigen Fahrten auf dem Clyde zwischen Glasgow und Greenock eröffnete. Der genannte „Comet" ist deshalb von besonderem Interesse, weil er durch viele Jahre im Gebrauch blieb und in eigenthümlicher Weise den Übergang von der Segel- zur Dampfschiffahrt illustriert; er hatte keine Masten, führte aber am oberen Ende seines hohen Schornsteines ein Raasegel! Der gute Erfolg dieses Schiffes bewirkte zwar, dass die Flüsse und Küsten Englands sich rasch mit Dampfschiffen belebten, die selbst die Nordsee durchquerten, und, seit 1818, auch auf dem Rhein und der Elbe erschienen; allein auf die hohe See hinaus wollten sie sich lange nicht wagen! Wohl

machte ein amerikaniſches Dampfſchiff, die „Savannah“, bereits 1818 die erſte Fahrt über den Atlantiſchen Ocean (von Savannah bis Liverpool in 26 Tagen); ein engliſches Dampfſchiff im Jahre 1825 die Fahrt von England nach Oſtindien (in 113 Tagen); der Fahrt der „Hellas“ von New-York nach Griechenland im Jahre 1826 iſt bereits gedacht worden; doch blieben dies vereinzelte Fälle, die mehr als Curioſum angeſtaunt, als von praktiſcher Bedeutung betrachtet wurden. Und in der That erwieſen ſich die großen Schaufelräder, durch welche die Dampfſchiffe in Bewegung geſetzt wurden, für oceaniſche Fahrten als nicht günſtig; die großen Belaſtungen durch das Brennmaterial, das für lange Fahrten an Bord genommen werden muſs, ließen das Schiff anfänglich zu tief tauchen, als daſs die Schaufeln der Räder mit vortheilhaftem Krafteffect wirken konnten; am Ende der Fahrt, nachdem die Kohlen aufgebraucht waren, trat der entgegengeſetzte Übelſtand ein, das erleichterte Schiff tauchte zu wenig für die richtige Wirkung der Räder; die Tauchungsgrenze blieb demnach zu variabel und ließ ſich nicht im vortheilhaften Mittel feſthalten. Bei dem Rollen des Schiffes in bewegter See wieder kam es häufig vor, daſs das eine Rad leer in der Luft wirbelte, während das andere viel zu tief ins Waſſer kam, wodurch höchſt ungleicher Gang der Maſchine und des Schiffes bewirkt wurde, und viel Kraft verloren gieng. Zudem gieng auch durch die Nothwendigkeit, die äußerſt voluminöſen Feuerungs- und Maſchinenanlagen in die Mitte des Schiffes zu legen, der beſte Theil des Schiffsraumes für die Ladung verloren.

Die Räder ſelbſt und deren Gehäuſe gaben dem Schiffe eine unmäßige Breite und bildeten äußerſt empfindliche und leicht verletzbare Theile desſelben. Dieſe und noch andere Übelſtände, die bei der Binnenſchiffahrt wenig, auf dem Meere aber ſehr bedeutend fühlbar waren, ſtanden der Ausbreitung der Dampfſchiffahrt im Wege, ſo lange dieſe ausſchließlich auf die Raddampfer angewieſen blieb; dagegen trat ein großer und raſcher Umſchwung der Dinge ein, ſobald mit der Anwendung der Propellerſchraube anſtatt der Räder die volle Seetüchtigkeit der Dampfſchiffe erwieſen war. Das erſte Schrauben-Dampfſchiff wurde, wie bereits erwähnt, im Jahre 1829 von J. Reſſel in Trieſt conſtruiert, wenn auch nur in Modelldimenſionen; leider veranlaſste ein Unfall bei der Probefahrt desſelben die allzu ängſtliche öſterreichiſche Polizei, die weiteren Verſuche mit der wichtigen Erfindung der Propellerſchraube zu unterſagen, und ſo gieng die Priorität derſelben für Öſterreich verloren. Ein engliſcher Techniker, Smith, führte die bahnbrechende Idee Reſſel's aus, indem er im Auftrage der engliſchen Admiralität den erſten großen Schraubendampfer für die See, den „Archimedes", baute, der großen Erfolg hatte und ungeheures Aufſehen erregte, ſo daſs ſich das Syſtem nunmehr bei allen ſeefahrenden Nationen raſch einbürgerte. Und als nicht lange darauf, 1843, J. Brunel ſeinen berühmten Schraubendampfer „Great Britain" ganz aus Eiſen herſtellte und ihm hiemit die für Dampfſchiffe erforderliche erhöhte Feſtigkeit verlieh, war die Eroberung des Meeres für die Dampfſchiffahrt entſchieden. Nicht nur vollzog ſich nun mit großer Raſchheit

die Umwandlung der ſämmtlichen Kriegsflotten in Dampfer-flotten, ſondern auch der Handel bemächtigte ſich mit Energie des neuen Schiffahrtſyſtemes, und namentlich entſtanden nun jene großen transoceaniſchen Schiffahrts-Compagnien für Poſt- und Perſonenbeförderung, die für den Weltverkehr der Gegenwart von ſo unendlicher Bedeutung geworden ſind. Zwar hatte die gelegentliche transatlantiſche Beförderung von Paſſagieren bereits im Jahre 1838 begonnen, mit Brunel's Raddampfer „Great Weſtern" und Laird's Raddampfer „Sirius"; und der Schiffsreheder Sam. Cunard in Halifax hatte bereits 1840 eine regelmäßig verkehrende Poſtlinie zwiſchen New-York und Liverpool eingerichtet; allein der rieſige ungeahnte Aufſchwung der transoceaniſchen Poſt- und Perſonenbeförderung datiert erſt von der Einführung der Schraubendampfer her. (Der mit Brunel's weltbekanntem, in ungeheuerliche Dimenſionen ausartendem „Great Eaſtern" gemachte Verſuch, die Räder mit der Schraube zu combinieren (1852), hat zu keinen günſtigen Reſultaten geführt.)

Wenn aber auch, infolge eines unglücklichen Zufalles und engherziger Kurzſichtigkeit, das Mittelmeer um den ihm gebürenden Ruhm gekommen iſt, die folgenreichſte Neuerung im Seeweſen inauguriert zu haben, ſo hat es ſich doch um die Einführung und Populariſierung der Dampfſchiffahrt im allgemeinen große Verdienſte erworben; und namentlich war es Öſterreich, das hier erfolgreich voranging. Noch lange, ehe Smith's und Brunel's obgenannte Schöpfungen die Augen der Welt auf ſich zogen, und ehe noch an die Gründung maritimer Dampfſchiffahrts-Compagnien gedacht

wurde (als deren erste im Mittelmeere im Jahre 1840 die „Peninsular and Oriental Steamship-Comp.“ auftrat), war es eine österreichische Privatunternehmung, die 1830 gegründete Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft, welche die Befahrung des Mittelmeeres mit Dampfschiffen zu regelmäßiger Personen- und Warenbeförderung in ihr Programm aufnahm. Die genannte Gesellschaft ließ 1834 in Triest den ersten mittelländischen Seedampfer, die „Marie Dorothee“ bauen, der zunächst die Linie Constantinopel—Smyrna befuhr; bald folgten diesem mehrere andere Dampfer derselben Gesellschaft nach, die das Schwarze Meer, die levantinischen und ägyptischen Gewässer befuhren, und das Unternehmen erfreute sich solcher Prosperität und Beliebtheit im Orient, dass eine mittlerweile erstandene englische Concurrenzunternehmung den Wettbewerb bald aufgab, und ihre zwei Dampfer an die österreichische Gesellschaft verkaufte. Die letztere befand sich zu Beginn der Vierziger-Jahre im Besitze von 7 Seedampfern; als aber commercielle Verhältnisse die Trennung des Donau- vom See-Verkehre nothwendig machten, und es überdies geboten erschien, einer anderen einheimischen Unternehmung, der 1836 zu Triest gegründeten Dampfschiffahrt des „Österreichischen Lloyd“, keine Concurrenz zu machen, verkaufte die Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft ihre Seedampfer an den Lloyd, 1845. Hiedurch erstarkte der letztere (der am 12. April 1837 mit einem Dampfer, dem „Erzherzog Ludwig“, die Schiffahrt auf der Linie Triest—Constantinopel eröffnet hatte,) ganz gewaltig, und wuchs sich, von der Regierung

kräftigſt unterſtützt, mit großer Raſchheit zu einem blühenden und einflussreichen Unternehmen aus, das beinahe den geſammten levantiniſchen Verkehr an ſich zog und den Oſten des Mittelmeerbeckens commerciell beherrſchte. Der Öſterreichiſche Lloyd wurde, wenn er auch vorläufig ſeine Thätigkeit nur auf das Mittelmeer beſchränkte, zu einer Schiffahrtgeſellſchaft, die der Größe ihrer Dampferflotte nach alle anderen Geſellſchaften überragte; er verfügte im Jahre 1847 bereits über 21, und zehn Jahre ſpäter gar über 65 Dampfer. — Eine große Wichtigkeit für den Weltverkehr erlangte das Mittelmeer weiter durch den Umſtand, daſs, vom Jahre 1840 ab, England ſeine Poſtverbindung mit Oſtindien über dasſelbe leitete, indem es die Dampfer ſeiner „Peninsular and Oriental-St.*) Nav C°.“ (abgekürzt ſtets „P and O“ genannt) von Southampton nach Alexandria verkehren ließ, wo Paſſagiere und Poſt über die ſchmale Landenge von Suez geſetzt, und dann von Dampfern derſelben P. and O-Linie über Aden nach Bombay weiterbefördert wurden. —

Hand in Hand mit der durch die Dampfſchiffahrt unendlich geſteigerten commerciellen Bedeutung des Mittelmeeres muſste auch deſſen politiſche Stellung an maßgebendem Einfluſs ſtets wachſen; und in der That, je weiter das an großartigen Ereigniſſen und ſich überſtürzenden Umwälzungen ſo überreiche 19. Jahrhundert vorrückt, deſto mehr wird es zum Angelpunkt der Weltpolitik. Die gewaltſamen Machtverſchiebungen und das Beſtreben, das hiedurch erſchütterte Gleichgewicht künſtlich wieder in die Ruhelage zu bringen und darin möglichſt dauernd zu erhalten, treten

*) Abkürzung für „Navigation.“

immer handgreiflicher in die Erscheinung. An allen Küsten des Mittelmeeres beginnt es sich zu regen und zu gähren; nicht am wenigsten an den afrikanischen. Ägypten, die wichtigste Provinz des türkischen Reiches, und seit der Statthalterschaft Mehemed Ali's beinahe selbständig geworden, zugleich aber geheimen europäischen Einflüssen sehr zugänglich, lehnt sich nun offen gegen den Sultan auf, und beginnt einen erfolgreichen Krieg gegen denselben, 1831; die Barbaresken der Nordküste, die während der Napoleonischen Kriege, eingeschüchtert durch die Nähe der englischen und französischen Kriegsflotten, sich ziemlich ruhig verhalten hatten, erheben neuerdings ihr Haupt, und brechen, aber zu ihrem eigenen Verderben, in übermüthigem Dünkel einen ernsten Streit mit Frankreich vom Zaune, 1830. Frankreich, obwohl zur Zeit eben wieder der Schauplatz einer neuerlichen Umwälzung, verliert nun die Geduld und macht endlich der Barbareskenwirtschaft definitiv ein Ende, indem es in mehrjährigem blutigen Kriege ganz Algerien erobert und als Provinz seinem Staatsverbande einfügt, hiedurch in Afrika bleibend festen Fuß fasst und die übrigen Barbaresken wirksam in Schach hält. Die Türkei, als nomineller Oberherr der ganzen afrikanischen Nordküste, wurde hiebei nicht viel gefragt; hatten ja alle Ereignisse der letzten Zeit, der Aufstand der Griechen und die Schaffung des neuen Königreiches Griechenland, die Auflehnung Ägypten's, die Losreißung der Donauländer, der Verlust der Donaumündungen und des Kaukasus an Russland ꝛc. nur dazu gedient, den unaufhaltsamen Verfall und die klägliche

Schwäche des türkiſchen Reiches darzuthun und den „kranken Mann“ dem Rande des Grabes immer näher zu bringen! Aber eben dieſe Schwäche und die Vorausſicht eines baldigen Endes ließ eines der dunkelſten Räthſel der Gegenwart und Zukunft in immer drohenderer, gigantiſcherer Geſtalt erſcheinen: die „Orientaliſche Frage“. Das Erbe des kranken Mannes war noch immer ein überreiches, der Beſitz Conſtantinopel's und der Meerengen allein erſchien noch immer als eine Art Weltherrſchaftsſchlüſſel; und ſo oft unter den verſchiedenen Anwärtern die Frage aufgeworfen wurde, wer das Erbe antreten ſolle oder wie es aufzutheilen ſei, ſchien ſich ein Weltenbrand entzünden zu wollen. Das vielberufene, wenn auch apokryphe „Teſtament Peters des Großen“ war dem erſchreckten Europa durch Diebitſch' kühnen Zug über den Balkan wieder einmal recht lebhaft in die Erinnerung zurückgerufen worden; die thatſächlich maßloſe Ausdehnung des „nordiſchen Koloſſes“ erregte Miſsbehagen, namentlich bei dem über ſeine Weltmachtſtellung ſo eiferſüchtig wachenden England, das die unaufhaltſame Annäherung Rufslands an Indien als ernſtliche Bedrohung fühlte; und ſo vollzog ſich allmählig, hauptſächlich unter Englands Führung, jener Umſchwung der europäiſchen Politik, der zu der künſtlichen Aufrechterhaltung des türkiſchen Reiches führte, um den Eintritt der gefürchteten Kataſtrophe ſeines Zuſammenbruches nach Möglichkeit in die Ferne zu rücken. Es galt nunmehr die Türkei, die ſich ſelbſt nicht mehr ihrer Gegner erwehren konnte, in Schutz zu nehmen; und wenn man auch die ganze oder halbe Loslöſung ihrer chriſtlichen Unterthanen

vom Reiche, der Griechen, Serben, Rumänen, nicht ungern gesehen hatte, so sollte diesem wenigstens der Besitzstand an mohammedanischen Theilen in Europa und Asien gewahrt bleiben und vor allem die Hauptstadt Constantinopel erhalten werden. Der Umschwung war so gründlich, dass er die uralte Gegnerschaft Englands und Frankreichs begrub und in ein „herzliches Einvernehmen" verkehrte, das seine Spitze gegen das begehrliche Russland richtete; und dass wiederholt Coalitionen europäischer Mächte den Türken im Kampfe gegen äußere Feinde in wirksamster Weise beisprangen. Im Jahre 1840 zwang eine vereinigte englisch-österreichische Flotte den übermüthigen Vasallen Mehemed Ali, das dem Sultan entrissene Syrien diesem wieder herauszugeben (bei welcher Gelegenheit die österreichische Flotte zum erstenmale, und zwar in rühmlichster Weise sich in einer bedeutenderen kriegerischen Action zeigt), und als im Jahre 1853 Russland zum tödlichen Streiche gegen die Türkei ausholte, da waren es wieder England und Frankreich, die ihm vereint in den Arm fielen und es in den folgenden Jahren zur See angriffen. Der Seekrieg 1853—1856 im Schwarzen Meere, der sich hauptsächlich um die Festungen und Häfen der Halbinsel Krim drehte, ist für die Marinegeschichte deshalb von Interesse, da hiebei zum erstenmale große Kriegsflotten, die durchaus aus Dampfern bestanden, gegeneinander in Action traten. Freilich wird andererseits das retrospective Interesse dadurch abgeschwächt, dass die Kriegsmarinen zur Zeit des Krimkrieges ein Übergangsstadium von sehr kurzer Lebensdauer repräsentierten, das bald von der Bildfläche

verſchwinden ſollte, ehe es zur praktiſchen Erprobung im großen Stile gelangt war; denn eigentliche große Seeſchlachten haben in jenem Kriege zwiſchen den Engländern und Franzoſen und den Ruſſen nicht ſtattgefunden, während die türkiſche Flotte, die 1853 von den Ruſſen bei Sinope vernichtet wurde, noch durchaus aus alten Segelſchiffen beſtand. Die Kriegsſchiffe der Engländer, Franzoſen und Ruſſen waren wohl durchaus Dampfſchiffe; doch trugen ſie, ſowohl was Rumpf als Bemaſtung anbelangt, noch ganz den Charakter und Typus der alten Segel-Kriegsſchiffe für den Breitſeiten-Geſchützkampf, die durch Einſetzung der Dampfmaſchine und durch Anbringung des Schaufelräderpaares oder der Propellerſchraube moderniſiert erſchienen; im übrigen glichen ſie, als hölzerne Schiffe mit Vollſchifftakelung und zahlreicher Beſtückung (bis zu 120 Kanonen), den drei- und zweideckigen Linienſchiffen, den Fregatten, Corvetten ꝛc. aus dem Anfange des Jahrhunderts. Es hatte den Anſchein, als ob das, aus einem Segler zum Dampfer gewordene Kriegsſchiff des alten Typ's ſich nicht recht in ſeine neue Rolle hineinfinden könne; es fühlte ſich durch die Erweiterung gleichſam beengt, denn noch war die neue Form nicht gefunden, welche die Befähigung des Dampfers als Schlachtſchiff darzuthun beſtimmt war; und in der That lieferte, wie geſagt, der Krimkrieg dieſen Nachweis noch nicht, denn die Ruſſen vermieden möglichſt den angebotenen Seekampf, ja ſie verſenkten ſogar einen Theil ihrer Flotte, um dem Feind die Einfahrt in den Hafen von Sebaſtopol zu verwehren. Ebenſowenig nahmen die Ruſſen den Seekampf in der Oſtſee an; und

da ſchon das nächſte Jahrzehnt eine tiefgreifende und weſentliche Umwandlung des geſammten Seekriegsweſens bringen ſollte, ein Seekrieg größeren Stiles aber mittlerweile nicht ſtattfand, ſo trat die erſte Form der Dampf-Marine, die Ära der hölzernen Dampf-Linienſchiffe und -Fregatten, vom Schauplatze ab, ohne je zur Erprobung gekommen zu ſein. Der Krieg der Weſtmächte gegen Rußland aber hatte dieſes für einige Zeit vom Mittelmeere abgedrängt, hatte den Untergang der Türkei aufgehalten und den bisherigen status quo in Permanenz erklärt; er hatte demnach die in aller Form aufgeworfene und der ganzen Welt auf der Spitze des Degens präſentierte Orientaliſche Frage nicht gelöst, ſondern nur geſtundet. Ebenſowenig haben ſeitherige Löſungsverſuche zu einem endgiltigen Reſultat geführt, und bis in die Gegenwart hinein hängt nach wie vor das räthſelhafte Fragezeichen als ferne Wetterwolke am Horizont der Weltpolitik; der Bosporus und der Iſthmus von Suez, dieſe beiden weltenverbindenden Schluſsglieder des Mittelmeeres, ſind die Angelpunkte geblieben, an welchen die politiſche Geſtaltung der Zukunft hängt. —

Der gewaltige Wetterſturm, der am Schluſſe der erſten Hälfte des 19. Jahrhunderts ganz Weſt-, Süd- und Mittel-Europa durchtobte, hat namentlich in die inneren und äußeren Verhältniſſe der Mittelmeerländer tief und nachhaltig, wenn auch nicht momentan wirkend, eingegriffen. In dem ewig unruhigen Frankreich hat er das Wiederaufleben des Napoleoniſchen Cäſarismus vorbereitet, in Italien hat er das nationale Einigungswerk mächtig gefördert und, wenn auch

mit augenblicklichem Misserfolg, so doch der baldigen Erfüllung um ein gutes Stück Weges entgegengeführt; und was die Jahre 1848—49 für die österreichische Monarchie bedeuten, ist zu allgemein bekannt, um auch nur flüchtig berührt zu werden. Indes muss doch, da die vorliegenden Zeilen die Spiegelung der Weltereignisse im Mittelmeere und die wesentlichsten Grundzüge der maritimen Geschichte des letzteren zur Anschauung zu bringen versuchen, auf den Umstand hingewiesen werden, dass die Entstehung der zwei jüngsten großmachtlichen Kriegsflotten, der österreichisch-ungarischen und der italienischen, in den Ereignissen der Jahre 1848—49 wurzelt. Und wenn auch dieser Umstand weder die augenfälligsten noch die wichtigsten Folgen der genannten bedeutungsvollen Epoche bezeichnet, so steht er doch der Tendenz dieser Zeilen am nächsten, und daher mag es gerechtfertigt erscheinen, wenn auch nur er allein aus der großen Masse der Ereignisse herausgegriffen wird.

Österreich war, durch den Anfall der ehemaligen Republik Venedig, vorübergehend von 1797—1805, dann definitiv von 1814 an zur Seemacht geworden; in Italien hingegen war bis 1848, bei der politischen Zersplitterung des Landes, von einer nationalen Seemacht keine Rede, und besaßen daselbst nur die Königreiche Sardinien und Beider Sicilien jedes eine kleine Kriegsflotte, während der Kirchenstaat und Toscana in dieser Hinsicht gar nicht in Betracht kamen, noch weniger selbstverständlich die kleinen Herzogthümer, die überdies vom Meere abgeschlossen waren. Was nun Österreich betrifft, so hatte sich dieses vor 1848 darauf

beſchränkt, die übernommenen, ziemlich ſpärlichen Reſte der ehemalig venetianiſchen Flotte — (was von derſelben noch gut und brauchbar war, hatten die Franzoſen bei der erſten Beſetzung von Venedig 1796 für ſich ſelbſt behalten) — im statu quo zu erhalten, ohne auf Erſatz und Auffriſchung derſelben viel Sorge zu verwenden; Venedig blieb der einzige Kriegshafen und das einzige Seearſenal der Monarchie, die vorzüglichen Häfen der iſtriſchen und dalmatiniſchen Küſten blieben unbeachtet; und die Regierung dachte nicht daran — (Fürſt Metternich war kein Freund des Seeweſens) — die Flotte als gleichwertigen Theil der Wehrmacht des Reiches der Armee gleichzuſtellen. Sie behielt eine inferiore zurückgeſetzte Stellung, (unverdienterweiſe, denn bei der ſyriſchen Expedition 1840 erwies ſie ſich als ſehr tüchtig), und geſchah namentlich gar nichts, um einen öſterreichiſchen Geiſt, ein Gefühl der Zuſammengehörigkeit mit der Monarchie, hineinzubringen; auch bei der Bevölkerung der Monarchie fand ſie wenig Sympathie, und ſelten nur fanden ſich junge Öſterreicher und Ungarn, die Marinedienſt nahmen; die Bemannung der Flotte, und beſonders deren Officierscorps beſtand beinahe durchwegs aus Venetianern. Auf dieſe Weiſe blieb die Flotte, wenn ſie auch anſtatt des Markuslöwen jetzt die öſterreichiſche Flagge führte, eine ſpecifiſch venetianiſche, in der die Traditionen der geſchwundenen Macht und Größe Venedig's ein ſehnſuchtsvolles Daſein führten, und ſich mit den modernen italieniſchen Einheitsideen zu einer entſchieden Öſterreich feindlichen Stimmung verbanden. Als nun 1848 Venedig ſich gegen die öſterreichiſche Herr-

schaft erhob, zeigten sich die Folgen der unverantwortlichen Vernachlässigung und Geringschätzung der Seemacht darin, dass beinahe die gesammte Kriegsflotte sich der aufständischen Bewegung anschloss! Von dem aus 157 Fahrzeugen bestehenden Gesammtstande der österreichischen Kriegsmarine, (26 Hochseeschiffe, 53 armierte Küstenfahrzeuge und 78 armierte Lagunenboote,) blieben nur 33, (darunter 8 Hochseeschiffe) der österreichischen Flagge treu, während die 124 anderen sofort den Kampf gegen dieselbe aufnahmen. Der König von Sardinien, der sich an die Spitze der nationalen Einheitsbestrebungen gestellt hatte, schickte den Venetianern, die zwischen der Wiederherstellung der alten Republik und dem Anschluss an das neu zu gründende Italien schwankten, seine Flotte zu Hilfe; dasselbe that, von seinen Unterthanen gezwungen, der König beider Sicilien; und so sammelte sich in Venedig eine Seemacht an, die zwar nicht officiell und nominell, aber thatsächlich die erste national-italienische Flotte repräsentierte. Sie konnte allerdings nicht verhindern, ebensowenig als die entschlossene Vertheidigung der Lagunenstadt selbst, dass Venedig wieder unter die Herrschaft Österreichs zurückkehren musste; auch kam letzteres hiedurch in den Wiederbesitz des verlorenen Flottenmateriales; aber der versuchte Abfall Venedigs diente Österreich zur Lehre, dass es, um Seemacht zu bleiben oder besser gesagt zu werden, sich von den venetianischen Traditionen lossagen, und auf von diesen unabhängige Basis stellen müsse. Letzteres geschah denn auch mit großer Energie, und es war eine der ersten Regierungshandlungen des Kaisers Franz Josef, ver-

mittelſt welcher die Schaffung einer neuen Kriegsmarine angeordnet wurde. Die Baſis derſelben wurde von der weſtlichen an die öſtliche Küſte der Adria, nach Iſtrien und Dalmatien verlegt, wo vorzügliche natürliche Häfen und eine im höchſten Grade durch Seetüchtigkeit ausgezeichnete Küſten- und Inſelbevölkerung die beſten Vorbedingungen abgaben; die Stadt Pola in Iſtrien wurde zum Centralhafen der Kriegsmarine erhoben, ſtark befeſtigt, und mit einem Seearſenale verſehen, das ſich, aus kleinen Anfängen, mit der Zeit zu einem der muſtergiltigſten und großartigſten Etabliſſements der Welt entwickeln ſollte. Außerdem wurden Zara, Cattaro und San Giorgio auf der Inſel Liſſa zu Kriegshäfen gemacht. Der Bau und die Ausrüſtung neuer Kriegsſchiffe wurde inländiſchen Werften, namentlich in Trieſt, zugewieſen, und konnte bald auch vom Arſenale Pola ausgeführt werden; zur Ergänzung der Lücken im höheren Officierscorps, entſtanden durch die Seceſſion der Venetianer, wurden anfänglich tüchtige Kräfte aus dem Auslande, beſonders dem ſkandinaviſchen Norden berufen, doch machte bald ein brillanter heimiſcher Nachwuchs, unter welchem Namen wie Tegetthoff und Sterneck leuchten, den Appell an das Ausland überflüſſig, namentlich ſeitdem der geniale, (ſpäter als Kaiſer von Mexico einem tragiſchen Geſchick erlegene) Erzherzog Ferdinand Max das Marine-Commando übernommen hatte. Muſtergiltige Küſtenaufnahmen und hydrographiſche Arbeiten, die reiche Dotierung der Küſten mit Leuchtfeuern und Seezeichen, und Expeditionen, wie die an wiſſenſchaftlichen Reſultaten überreiche Welt-

umſeglung der Fregatte „Novara“, 1857—1859, ſchufen der jungen öſterreichiſchen Marine einen guten Ruf bereits in Friedenszeiten, einen Ruf, den ſie bald darauf in ernſten Kämpfen auf das glänzendſte rechtfertigen ſollte.

Mittlerweile ſchritt die Weltgeſchichte ihren ehernen Gang, deſſen Wiederhall in erſter Linie abermals das Mittelmeer erſchütterte, weiter. Des Krimkrieges iſt bereits gedacht worden, nicht aber des Umſtandes, daſs ſich das kleine Sardinien, als Bundesgenoſſe des großen Frankreich, an demſelben thätig betheiligt hatte. Dieſe Waffenbrüderſchaft ſollte demnächſt ihre Fortſetzung finden, nunmehr nicht gegen Rusſland, ſondern gegen Öſterreich gekehrt, deſſen wiedergewonnene Stellung in Ober-Italien das Haupthindernis der immer und immer wieder mit elementarer Gewalt hervorbrechenden italieniſchen Einheitsbeſtrebungen bildete. Der franzöſiſche Cäſarismus, deſpotiſch im Innern, förderte nach außen gern radicale Umwälzungen, und hatte das Nationalitätenprincip auf ſeine Fahne geſchrieben (er hätte es wohl nicht gethan, hätte er ahnen können, wie verhängnisvoll ihm das dereinſtige Umkehren des Spießes werden würde); Volk und Herrſcherhaus Sardinien's ſtand ſchon ſeit geraumer Zeit an der Spitze der italieniſchen Actionspartei, die in den zahlreichen, mit der päpſtlichen und der Bourboniſchen Herrſchaft unzufriedenen Elementen Mittel- und Unter-Italien's eine mächtige Stütze fand; ſo vereinigte ſich denn Frankreich und Sardinien 1859 zu gemeinſamem Angriff auf Öſterreich, um dieſes aus Italien zu verdrängen. Der Zweck wurde nur halb erreicht; doch hatte der Krieg vulcaniſche Erup-

tionen des Volkswillens zur Folge, unter welchen in diesem und im folgenden Jahre die kleinen Staaten Ober-Italien's, das Königreich beider Sicilien und der größere Theil des Kirchenstaates zusammenbrachen. Es war ein großer Triumph der Staatskunst Cavour's, dass dieser unter dem Zeichen des revolutionärsten Radicalismus, unter den Wühlereien Mazzini's und dem Freischärlersturm Garibaldi's erfolgte Zusammenbruch der alten Ordnung sofort zum Ausgangspunkte einer neuen Ordnung in monarchischer Form wurde; denn schon der Schluss des Jahres 1860 sah die Constituierung des einheitlichen Königreiches Italien, dessen Krone der savoyischen Dynastie Sardinien's zufiel. Das neue Reich, das nunmehr mit Ausnahme Rom's und Venedig's (sowie des an Frankreich abgetretenen Stammlandes Savoyen) alle Theile Italien's in sich vereinigte, trat sofort als sechste Großmacht in die europäische Pentarchie ein und bildete mit seinen noch immer nicht befriedigten expansiven Tendenzen einen Factor, der gewichtig in die Wagschale fiel; und, um seiner Großmachtstellung nachdrücklichen Ausdruck zu verleihen, verlegte es sich mit Eifer auf die Schaffung einer starken Seemacht.

Die Zeit, in welche die Schaffung der italienischen Kriegsmarine und zugleich die Entwicklung derjenigen Österreichs fällt, bezeichnet einen neuen und durchaus umgestaltenden Wendepunkt in der Geschichte des Seekriegswesens, nämlich die Entstehung der Panzerschiffe. Die ersten Anfänge derselben greifen in die Zeit des Krimkrieges zurück und lassen demnach auch diese wichtigste aller Neuerungen

im Seeweſen, die ſich mit unglaublicher Raſchheit bei ſämmtlichen Seemächten der Erde einbürgerte, als eine bahnbrechende Erfindung des Mittelmeeres erſcheinen. Bei Belagerung der ruſſiſchen Seefeſtungen in der Krim verwendeten nämlich die Franzoſen und nach deren Beiſpiel dann auch die Engländer ſchwimmende Batterien, deren Fronte durch Panzerung mit ſtarken eiſernen Platten gegen die feindlichen Geſchoſſe geſchützt wurde. Nun waren dieſe ſchwimmenden Batterien allerdings keine eigentlichen Schiffe und repräſentierten überhaupt keine neue Idee; aber bald nach dem Kriege verfiel ein franzöſiſcher Marine-Ingenieur, Dupuy de Lôme, der bereits 1852 das erſte Schrauben-Linienſchiff, den „Napoléon“, gebaut hatte, auf den Gedanken, das Syſtem der Panzerung auch auf Schiffe anzuwenden; und er führte ihn aus, indem er 1859 in Toulon das erſte Panzerſchiff, die „Gloire“, baute. Der neue Typ erregte allenthalben die äußerſte Aufmerkſamkeit und raſche Nachahmung; und ſo groß war die Eile der Marineverwaltungen, ſich in den Beſitz desſelben zu ſetzen, daſs man ſich vielfach nicht die Zeit nahm, neue Panzerſchiffe erſt in Bau zu legen, ſondern die alten Linienſchiffe durch Abnehmen des zweiten und dritten Deckes und durch Panzerung des in ſeiner Höhe bedeutend reducierten Rumpfes mit Eiſenplatten in ſolche verwandelte. Natürlich wurde das bisherige Princip der übereinander angeordneten Batterien hinfällig, da das ungeheure Gewicht des mit dicken Eiſenplatten belegten Schiffskörpers keine große Höhenentwicklung über der Waſſerlinie zuließ; ſomit erſchien wie mit einem Schlage die alte Form des Schlacht-

ſchiffes, das Linienſchiff, beſeitigt; auch machte die geſteigerte Widerſtandsfähigkeit des Panzerſchiffes neue, wirkſamere Angriffswaffen nothwendig. Man fand die letzteren in der Reducierung der bisherigen großen Anzahl von Schiffsgeſchützen auf einige wenige von ungeheurer Größe, dann in dem Zurückgreifen auf den mittelalterlichen Rammſporn, natürlich in veränderter Geſtalt und unter der Waſſerlinie angebracht, und endlich in den Seeminen oder den Torpedos. Das Zuſammenwirken dieſer Factoren gab der Seetechnik plötzlich eine total veränderte Geſtalt; es begann namentlich jener lange Zeit unentſchiedene Wettkampf zwiſchen Artillerie und Schiffspanzer, der einerſeits zur Herſtellung immer koloſſalerer Geſchütze von unwiderſtehlicher Durchſchlagskraft, andererſeits zur Anwendung immer mächtigerer, ſchwererer und unzerſtörbarer Panzer führte. Durch die letzteren, welche bald nicht nur die Waſſerlinie, ſondern auch den Rumpf unter derſelben und das Deck zu ſchützen hatten, wurde das Deplacement und das Gewicht der Schiffe ins Rieſenhafte geſteigert; dies und die mittlerweile ſtattgehabte Vervollkommnung der Dampfmaſchine, die zu bis vor kurzem noch ungeahnten Krafteffecten führte, ließ die Bemaſtung und Takelung der Panzerſchiffe als ungenügend und überflüſſig erſcheinen; ſie wurde kurzweg beſeitigt, indem die Maſte entweder ganz in Wegfall kamen oder doch nur als nebenſächlicher Factor, als Signal- und „Gefechts"-Maſte, ohne Segel, geführt wurden.

Wie jede alles Gewohnte und Überkommene umſtürzende Neuerung, fand natürlich auch das Panzerſchiff ſeine ent-

ſchiedenen Gegner, die deſſen Einführung mit gewichtigen theoretiſchen Gründen bekämpften; doch mußten die Gegner ſehr bald verſtummen, wie denn überhaupt kaum je eine radicale techniſche Umwälzung ſo rapid und allgemein zur Herrſchaft gelangt iſt, als die genannte. Die Veranlaſſung dazu bot die praktiſche Erfahrung, die der gemachten Erfindung knapp auf dem Fuße folgte. Als nämlich im Jahre 1861 der große Bürgerkrieg in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika ausbrach, der ebenſo energiſch zu Lande als zu Waſſer (beſonders auf den Rieſenſtrömen Nord-Amerika's) geführt wurde, machten die ſtreitenden Parteien ſofort von der neuen europäiſchen Erfindung Gebrauch; ſowohl die Nordſtaatler als die Seceſſioniſten erbauten Panzerſchiffe und ließen ſie in Action treten. Die amerikaniſchen Panzerſchiffe waren keine genauen Nachbildungen von Dupuy de Lôme's Syſtem, ſondern mit echt amerikaniſcher Unabhängigkeit ihren localen Verhältniſſen und nationalen Geſichtspunkten adaptiert; namentlich das berühmte, von den Nordſtaatlern erbaute Panzerſchiff „Monitor" (deſſen Namen in der Folge zur Bezeichnung des durch ihn repräſentierten Typ's geworden iſt,) zeigte total abweichende Formen und Conſtructions-Principien; dagegen zeigte ſich vom erſten Augenblicke an, daſs im Gefechte das Panzerſchiff, ſelbſt wenn es von kleinen Dimenſionen war, ein ungeheures Übergewicht auch über die größten und ſtärkſten Linienſchiffe beſaß, ja daſs die letzteren jenem gegenüber vollkommen wehrlos waren. Der Monitor, deſſen niederes Deck kaum über Waſſer ragte und durch kugelfeſte Panzerplatten gegen

feindliche Geſchoſſe geſichert war, war ſeinerſeits unangreifbar; das einzige, aber rieſige Geſchütz, das er führte, war in einem auf Deck ſituierten gepanzerten Drehthurm placiert, in welchem auch der Commandant und das Steuer ihre geſchützten Plätze fanden; dergeſtalt war ſowohl das Fahrzeug ſelbſt, als ſeine Bemannung unverwundbar, dagegen konnte ſeinem wuchtigen Rammſtoße ſelbſt der gewaltigſte Dreidecker nicht widerſtehen und wurde unfehlbar in den Grund gebohrt. Dieſer Logik der Thatſachen konnte ſich niemand entziehen, und die Überzeugung wurde allgemein, daſs die Kriegsmarinen, wenn ſie überhaupt kampffähig bleiben wollten, vom bisherigen Syſtem der hochbordigen, mehrdeckigen Breitſeitenſchiffe abgehen und als eigentliches Schlachtſchiff das niederbordige, mit Rammſporn ausgerüſtete Panzerſyſtem adoptieren müſſen. Demzufolge iſt es nur natürlich, daſs die italieniſche Marine, deren Entſtehungszeit mit dem nordamerikaniſchen Seceſſionskriege und den dabei gemachten Erfahrungen zuſammenfällt, ſich a priori auf den neueſten Standpunkt ſtellte und ihre Entwicklung lediglich aus dieſem heraus nahm, d. h., daſs ſie ſich faſt ausſchließlich auf den Bau von Panzerſchiffen verlegte. Und ebenſo natürlich iſt es, daſs Öſterreich, das ſeine guten Gründe hatte, ſich eines baldigen neuerlichen Angriffes von dieſer Seite zu verſehen, Italien auf dem neu eingeſchlagenen Pfade folgen muſste, um jenem zur See nicht wehrlos gegenüberzuſtehen. Es wurde alſo, vom Jahre 1861 an, auch in Öſterreich mit dem Bau von Panzerſchiffen begonnen und derſelbe ſo rüſtig gefördert, daſs bereits anfangs 1864 die Panzerfregatte „Don Juan

d'Auſtria" die gegen Dänemark entſendete öſterreichiſche Escadre in die Nordſee begleiten und an dem Seegefechte von Helgoland theilnehmen konnte; dies war auch die erſte Gelegenheit, das Panzerſchiff auf einer längeren Seereiſe zu erproben. Die Probe ergab allerdings, daſs das Syſtem in ſeiner damaligen Form, als gepanzerte Fregatte, ſich wenig für Hochſeeſchiffe eigne; denn ein Sturm, der die öſterreichiſche Escadre während ihrer Fahrt aus der Adria in die Nordſee im Meerbuſen von Biscaya überfiel, ſpielte dem „Don Juan d'Auſtria" übel mit und hätte ihm beinahe den Untergang bereitet, während die übrigen Schiffe ihn ohne Gefährdung beſtanden. Jedenfalls hat die damals gemachte Erfahrung weſentlich dazu beigetragen, die nachherige Scheidung der Kriegsflotten in zwei ſelbſtändige Gruppen, die der eigentlichen „Schlachtſchiffe" und die der „Kreuzer", vorzubereiten, von welchen die erſte Gruppe hauptſächlich die abſolute Schlagfähigkeit, die zweite hingegen mehr die Seetüchtigkeit für weite Oceanfahrten im Auge behält; auch hat ſie dargethan, daſs die „Panzerfregatte" des erſten Typ's keinem der beiden Zwecke ganz entſpreche und hat ſie daher bald als „überwundenen Standpunkt" erſcheinen laſſen, der neuen Geſtaltungen Platz machen muſste. Doch ſollte die Panzerfregatte als Typ nicht ohne einen mächtigen Schluſseffect vom Schauplatze verſchwinden, indem es ihr vorbehalten war, das erſte (und bisher auch einzig gebliebene)*) Beiſpiel einer mit Panzerflotten ausgefochtenen Seeſchlacht im großen Stile zu liefern (denn die Schiffskämpfe des nordamerikaniſchen Bürgerkrieges hatten

*) Dies war noch vor Ausbruch des oſtaſiatiſchen Krieges geſchrieben.

ſich auf Einzelngefechte oder auf Blockadebrechungen beſchränkt); und wieder war es das Mittelmeer, das den Schauplatz dieſes epochemachenden Ereigniſſes abgegeben.

Die bisherige Freundſchaft Italien's mit Frankreich hatte eine erſte Trübung erfahren, ſowohl deshalb, weil Frankreich ſich ſeine 1859 geleiſtete Hilfe mit der Abtretung von Savoyen und Nizza hatte bezahlen laſſen, als auch und hauptſächlich deshalb, weil es dem ſtürmiſchen Wunſche der Italiener nach der Hauptſtadt Rom entſchiedenen Widerſtand entgegenſetzte, und den Reſt der weltlichen Herrſchaft der Kirche ſelbſt mit den Waffen ſchützte. Italien, das ſich als unvollendet betrachtete, ſo lange es Rom und Venedig miſſen mußte, ſah ſich deshalb nach einem neuen Bundesgenoſſen um, und fand dieſen in Preußen, deſſen ſeit 1848 acut gewordener Hegemonieſtreit mit Öſterreich um die Führerrolle in Deutſchland ſich 1866 zu kriegeriſcher Löſung zuſpitzte. Wenn auch die Frage der nationalen Einheit in Deutſchland ganz anders aufgefaſst wurde als in Italien und im erſteren namentlich der in uralten nationalen Dynaſtien wurzelnde Separatismus und Localpatriotismus eine ungleich feſtere und volksthümlichere Baſis hatte; wenn auch hier zwiſchen Nord und Süd eine durch hiſtoriſche Entwicklung, durch grundverſchiedene Denk- und Gefühlsweiſe, durch religiöſen Glauben und durch Stammeseigenthümlichkeiten aufgerichtete Scheidewand beſtand, die der Verſchmelzung zu homogener Einheit widerſtrebte; und wenn auch in Deutſchland, verſchwindende Ausnahmen abgerechnet, niemand an die Errichtung eines Nationalſtaates à la Italien dachte oder dieſelbe

wünſchte: ſo fanden ſich doch manche unverkennbare Analogien in der inneren Lage der beiden Länder, die dazu führten, daſs ſie ſich zur Erreichung eines principiellen Zieles die Hände zum Bunde reichten. Der Bund richtete ſich gegen Öſterreich, das von der, preußiſchen Einflüſſen unterſtehenden, Hälfte des deutſchen Volkes ebenſo als Hindernis der deutſchen Einheit betrachtet wurde, wie von den Italienern als Hindernis der italieniſchen; und, obgleich die Mittelſtaaten des „deutſchen Bundes“ faſt durchwegs zu Öſterreich hielten und hieraus ein Krieg Preußens gegen das nichtpreußiſche Deutſchland mit entbrennen muſste, bezweckte die preußiſch-italieniſche Allianz doch nichts Geringeres, als Öſterreich ſowohl aus Deutſchland als aus Italien ganz hinauszudrängen, vom Meere abzuſchneiden und demgemäß auf eine Stellung zu reducieren, die nicht nur den Verluſt des Großmacht-Charakters mit ſich bringen, ſondern es geradezu der Auflöſung entgegentreiben ſollte. Und der combinierte Angriff, der „Stoß ins Herz Öſterreichs“, erfolgte; er endete mit einem Siege Preußens und mit einer Niederlage der Italiener, die gleichwohl dem Königreiche Italien das begehrte Venedig zubrachte; der nächſte Zweck der Allianz ſchien demnach erfüllt. Doch, und dies iſt eine der merkwürdigſten und beherzigenswerten, zu Nachdenken anregenden Erſcheinungen der Weltgeſchichte, das gebeugte Öſterreich ſchöpfte aus der Kataſtrophe von 1866 die Kraft zu einer glänzenden Wiedergeburt; aus Deutſchland politiſch, aus Italien territorial hinausgedrängt, concentrierte es ſeine unerſchöpfliche Lebenskraft nach innen, auf neuer Baſis, indem es die ſeit 1850 eingeſchlagene

Richtung ſeiner inneren und äußeren Politik, als eine pragmatiſch dementierte, entſchloſſen über Bord warf. Die Wiederherſtellung der alten Verfaſſung Ungarns und deſſen nationaler Selbſtändigkeit, die Umgeſtaltung der unter dem Scepter des Hauſes Habsburg ſtehenden Länder in ein Doppelreich, als Öſterreichiſch-Ungariſche Monarchie, überbrückte, indem ſie einen Spalt öffnete, eine weitaus gefährlichere, gähnendere Kluft; während die gleichzeitige Einführung wahrhaft freiſinniger, dem fortſchrittlichen Geiſte der Zeit entſprechender Inſtitutionen in der weſtlichen Hälfte der Monarchie auch hier den Bann löste, der lähmend auf der Entwickelung ihrer Kräfte gelaſtet hatte. Binnen kurzer Zeit erhob ſich die Monarchie aus einer ſchweren militäriſchen und politiſchen Niederlage, die ſie anſcheinend an den Rand des Verderbens gebracht hatte, nicht nur zu einem bisher nie erreichten Grade materiellen Wohlſtandes, ſondern auch zu einer angeſeheneren und einflußreicheren Stellung im Concerte der Großmächte als je zuvor. Mit ebenſoviel edler Selbſtverleugnung als politiſchem Scharfblicke ſuchte die öſterreichiſch-ungariſche Monarchie die aufrichtige Verſöhnung mit den Gegnern von geſtern, mit Preußen und Italien, eine Verſöhnung, die nach der vollſtändigen Erfüllung der deutſchen und italieniſchen Nationalwünſche infolge der Niederwerfung des franzöſiſchen Cäſarismus durch Deutſchland, in dauernde und herzliche Freundſchaft übergieng. So bereitete ſich jener ſpätere mächtige „Dreibund“ zwiſchen dem deutſchen Reiche, Öſterreich-Ungarn und Italien vor, die Allianz der mitteleuropäiſchen Großmächte zu Schutz und Trutz, die, dauernder

und zielbewuſster, dabei unangreifbarer als je zuvor eine politiſche Allianz geweſen, bis in die Gegenwart hinein die feſteſte Garantie des bedrohten Weltfriedens bildet.

Es wäre unbillig, die unendlich wichtige Rolle zu verkennen, die in dem angedeuteten Umwandlungsproceſſe der öſterreichiſchen Marine zukommt. Der Angriff Italien's im Jahre 1866 hatte, wie geſagt, nicht weniger bezweckt, als Öſterreich aller ſeiner Küſten, deren größerer Theil ja einſt der Republik Venedig angehört hatte, zu berauben, es ganz vom Meere abzuſchneiden und ſomit von ſeiner Großmachtſtellung zu depoſſedieren. Daſs dieſer Verſuch nicht gelang, daſs die maritime Stellung der Monarchie unerſchüttert, demnach eine der weſentlichſten Prämiſſen der Großmachtſtellung intact blieb, iſt das ausſchließliche Verdienſt der Kriegsmarine. Der Verluſt der venetianiſchen Terra firma war für die maritime Stellung der Monarchie in keiner Weiſe maßgebend; erſtlich erfolgte er in ruhmvoller Art, durch freiwillige Ceſſion an einen Dritten und nach einem über das Heer der Angreifer erfochtenen glänzenden Siege; dann war, wie bereits erwähnt worden iſt, ſchon vorher die Seemacht der Monarchie von der venetianiſchen Baſis vollſtändig losgetrennt worden; aber der Verluſt der ehemalig venetianiſchen Oſtküſten der Adria, Iſtrien's und Dalmatien's, und der Verluſt Trieſt's, wäre dafür maßgebend geweſen, und auf dieſe richtete ſich eben das Eroberungsgelüſte der italieniſchen Flotte. Nur der entſcheidende Sieg der öſterreichiſchen Flotte bei Liſſa, am 20. Juli 1866, hat der Monarchie dieſe Küſten erhalten und die anſpruchs-

vollen, zu Land und See gleichmäßig beſiegten Italiener bewogen, den Frieden zu ſuchen, und ſich mit dem aus der Hand des Vermittlers Kaiſer Napoleon III. erhaltenen Venedig zu begnügen, ſowie auf fernere, auf Koſten der Monarchie geplante Territorialanſprüche feierlich und definitiv zu verzichten. So ſtellte der Seeſieg von Liſſa einerſeits die Baſis her, auf welcher die Ausſöhnung, ſpäter die Annäherung, endlich die Freundſchaft zwiſchen Italien und der öſterr.-ung. Monarchie aufgerichtet werden konnte; ſo half er andererſeits bei der inneren Conſolidierung der Monarchie auf dualiſtiſcher Grundlage, ohne Einbuße an ihrer Actionsfähigkeit nach außen, kräftig mit; und ſo repräſentierte er — und letzteres gehört zu ſeinen verdienſtlichſten Folgen — ein ethiſches Moment von höchſter Bedeutung für die Monarchie, indem er in trüber, peſſimiſtiſch angekränkelter, zu Verzagen geneigter Zeit einen leuchtenden Silberblick bot, an welchem ſich berechtigtes Selbſtgefühl, Hoffnungsfreudigkeit und Lebensmuth neu entzünden durften. Der Sieg von Liſſa flocht nicht nur ein friſchgrünes Lorbeerblatt in den bei Solferino und Königgrätz beſchädigten kriegeriſchen Ruhmeskranz; er war im wahren Sinne des Wortes eine rettende That, deren politiſcher wie moraliſcher Effect gleich bedeutſam war. Ohne Liſſa 1866 hätte der mitteleuropäiſche Dreibund nie zuſtande kommen können; das Mittelmeer hatte wieder einmal maßgebend in den Gang der Weltereigniſſe eingegriffen.

Aber nicht bloß in politiſcher, ſondern auch in rein ſeemänniſcher Hinſicht iſt die Seeſchlacht von Liſſa, als die

erſte und einzige Schlacht zwiſchen ganzen Panzerflotten, von epochaler Bedeutung; die in ihr gemachten Erfahrungen haben die ſeitherige, freilich noch immer nicht zu definitivem Abſchluſſe gebrachte Richtung beſtimmt, in welcher ſich die Ausgeſtaltung des Seekriegsweſens bis heute bewegt.

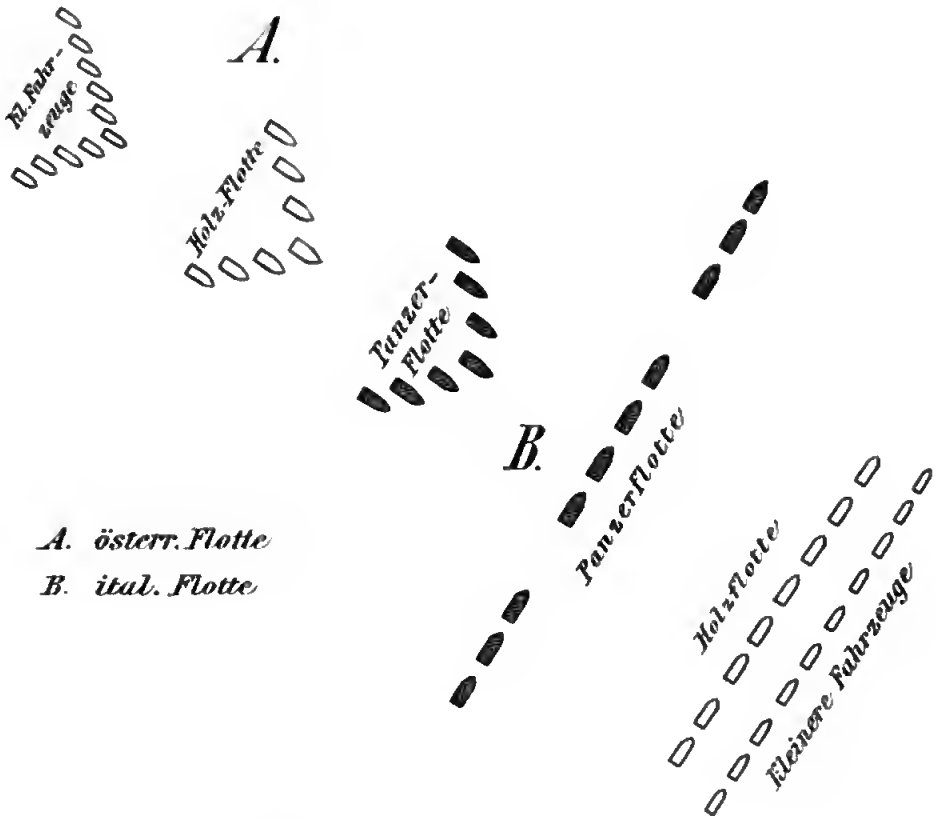
Iſt ein definitiver Abſchluſs, eine Stabiliſierung desſelben für eine Periode von längerer Dauer überhaupt zu erwarten, oder auch nur möglich? Die Frage dürfte, bei dem ſtürmiſchen Tempo des techniſchen Fortſchrittes der Gegenwart kaum zu bejahen ſein; gewiſs iſt hingegen, daſs Liſſa ſowohl die Strategie als die Taktik des Seekrieges auf ganz neue Baſis gelegt hat, von welcher übrigens zu wünſchen bleibt, daſs ſie ihren ſeitherigen rein theoretiſchen Charakter möglichſt lange bewahre! Die Schlacht von Liſſa hat das artilleriſtiſche Moment des Seekampfes, das vorher das ausſchlaggebende geweſen war, ganz in den Hintergrund gedrängt, und durch das mechaniſche Bewegungsmoment des Schiffskörpers ſelbſt, durch die Stoßwirkung ſeiner bewegten Rieſenmaſſe erſetzt.

Allerdings war dieſe ſogenannte Stoßtaktik nichts weiter als das Zurückgreifen auf die Kampfesweiſe der mittelalterlichen Galeeren, wobei nur der Schiffsmotor geändert erſcheint; und in neueſter Zeit hatte der öfter erwähnte amerikaniſche Seceſſionskrieg das Beiſpiel ihrer Wiederaufnahme gegeben; immerhin beſteht aber ein weſentlicher Unterſchied zwiſchen dem letzteren Beiſpiele und dem Kampfe bei Liſſa. Der amerikaniſche Unioniſten-Admiral Farragut hatte ſeine brillanten Erfolge mittelſt Rammſtoßes

auf engbegrenzten Waſſerflächen errungen, im Hafen von Mobile, auf dem Fluſſe Miſſiſſippi ꝛc.; der öſterreichiſche Admiral Tegetthoff hingegen war der Erſte, der die neue Kampfweiſe — neu in Bezug auf das moderne Flottenmaterial — auf die hohe See übertrug. Die kühne Initiative Tegetthoff's iſt umſo ruhmvoller und ſein Sieg umſo glänzender, als die ſeinem Befehl unterſtellte Flotte ſowohl numeriſch als nach Schiffskategorien, und namentlich im Caliber der Geſchütze der gegneriſchen nicht gewachſen war; und noch galt ja vielfach das Geſchütz als der entſcheidendſte Factor. Bei Ausbruch des Krieges 1866 zählte die unter dem Commando des Admirals Perſano ſtehende operative Flotte Italien's 14 Panzerſchiffe, 28 Hochbordſchiffe (Linienſchiffe, Fregatten und Corvetten,) und 39 kleinere Dampfer, zuſammen alſo 81 Fahrzeuge, denen öſterreichiſcherſeits 7 Panzerſchiffe, 8 Hochbordſchiffe und 25 kleinere Dampfer, zuſammen alſo nur 40 Fahrzeuge gegenüberſtanden; (die Segelſchiffe, als veraltet und nicht mehr zur operativen Flotte gehörig, ſind beiderſeits außer Rechnung gelaſſen). Trotz dieſer großen numeriſchen Überlegenheit zögerten die Italiener lange mit dem Beginn der Feindſeligkeiten; die Niederlage, welche ihr Landheer gleich im Beginn des Feldzuges bei Cuſtozza erlitten, laſtete lähmend auf ihren Unternehmungen. Admiral Perſano ſammelte die Flotte im Hafen von Ancona, ohne aber von dort auszulaufen, und ohne ſelbſt die Herausforderung der vor Ancona erſcheinenden öſterreichiſchen Eskadre unter Tegetthoff anzunehmen. Letzterer kehrte nun an die heimiſche Küſte zurück,

und ankerte, in zuwartender Haltung, im Canal von Faſana, vor Pola, bis er in Erfahrung brachte, daſs die italieniſche Flotte einen Angriff auf die Inſel und Seefeſtung Liſſa unternommen habe. In der Nacht vom 19. auf den 20. Juli lief nun Tegetthoff aus dem Canal von Faſana mit 24 Schiffen (darunter 3 nur nothdürftig armierte, gemietete Lloyddampfer,) aus, um Liſſa zu entſetzen; Perſano, von ſeiner Annäherung benachrichtigt, fuhr ihm mit ſeiner, aus 30 Schiffen (1 Widderſchiff, 11 Panzerfregatten*), 9 hölzernen Fregatten*) und 9 Kanonenbooten und Aviſo's) beſtehenden Flotte in die hohe See entgegen, um ihn zurückzutreiben. Um 10 Uhr Vormittag kamen ſich die beiden gegneriſchen Flotten in Sicht, und formierten ſich in Schlachtordnung; während aber Perſano, auf ſein ſchweres Geſchütz bauend, eine defenſive Stellung einnahm, formierte Tegetthoff ſeine Escadre in eine aus drei Treffen beſtehende Angriffscolonne in Keilform; das erſte Treffen beſtand aus den 7 Panzerfregatten, das zweite aus 7 großen Holzſchiffen (1 Linienſchiff, 5 Fregatten und 1 Corvette), und das dritte aus 10 kleineren Holzſchiffen (Kanonenbooten und Raddampfern), (ſiehe nebenſtehende Skizze). Die Italiener entwickelten ihre Panzerflotte in Kielwaſſerlinie, gleichfalls in drei Treffen, indem Tête und Queue aus je 3, das Centrum aus 4 Panzerſchiffen gebildet war; etwas abſeits davon, unter dem Schutze der erſteren, nahm die Holzflotte Aufſtellung. Die

*) An der Schlacht ſelbſt aber nahmen 2 Panzerſchiffe und eine Holzfregatte keinen thätigen Antheil mehr, da ſie bereits bei dem Geſchützkampf um die Feſtung Liſſa havariert worden waren.



A. österr. Flotte
B. ital. Flotte

italienischen Panzerschiffe eröffneten aus ihren 150- und 300pfündigen Riesengeschützen bereits auf 2 Seemeilen Distanz das Feuer auf die herannahenden Österreicher; letztere, die kein schwereres Caliber als 60pfünder führten, erwiderten bis auf die unmittelbarste Nähe keinen Schuss, sondern fuhren mit vollem Dampf heran, den Keil der Panzerschiffe zwischen Tête und Centrum der feindlichen Linie drängend. Das Durchbrechen der letzteren gelang bereits beim ersten Anlaufe; hiedurch lösten sich aber auch die beiderseitigen Schlachtordnungen in eine wirre Mêlée auf, in welcher der dichte Pulver- und Kohlendampf kaum Freund von Feind

unterſcheiden ließ. Obgleich beide Flotten Flaggengala gehiſst hatten, ließen ſich doch im dichten Rauch keine Flaggen erkennen und die Contouren der Schiffe verſchwammen zu unkenntlichen Nebelbildern; einzig die Farbe des Schiffskörpers (die öſterreichiſchen Schiffe hatten einen ſchwarzen, die italieniſchen einen grauen Anſtrich) muſste als Unterſcheidungszeichen dienen. Es entſpann ſich nunmehr ein wilder regelloſer Nahkampf von Schiff zu Schiff, oft Bord an Bord, bei fortwährendem Vor- und Rückwärtsdampfen, bald um dem Stoß eines Gegners auszuweichen, bald um dieſen ſelbſt anzurennen; jedes Schiff manövrierte auf eigene Fauſt, denn die Signale der Admiralſchiffe waren nicht mehr kenntlich, und ſuchte bald durch Geſchützfeuer, bald durch Rammſtoß den nächſtbefindlichen Feind anzugreifen. Beſonders hatten es die italieniſchen Panzerſchiffe auf die öſterreichiſchen Holzſchiffe abgeſehen, die, das zweite Treffen bildend, keck in die Mêlée hineingefahren waren; das öſterreichiſche Linienſchiff „Kaiſer“ wurde nacheinander von vier feindlichen Panzerſchiffen angegriffen, erwehrte ſich ihrer aber durch ebenſo kühne als glückliche Manöver, indem es, obwohl nur ein hölzernes Schiff, das ſich nothdürftig mit Ankerketten gepanzert hatte, ſelbſt rammte; doch erlitt es hiebei ſo ſtarke Havarien, daſs es ſich aus dem Gefecht zurückziehen muſste. Dagegen kamen die italieniſchen Holzſchiffe ihren gepanzerten Kameraden nicht zu Hilfe; ſie behielten ihre, aus der Planſkizze erſichtliche, abſeitige Stellung bei und beſchränkten ſich darauf, aus derſelben ein, unter den gegebenen Umſtänden wenig wirkſames Geſchützfeuer auf den

Feind zu richten. Schon wogte der Kampf auf die beschriebene Weise durch einige Stunden unentschieden hin und her, als Tegetthoff's Admiralschiff, die Panzerfregatte „Ferdinand Max", im Gemenge auf das feindliche Admiralschiff „Ré d' Italia" stieß (es führte noch die Admiralsflagge, obwohl Persano unmittelbar vor Beginn der Schlacht dessen Bord verlassen und sich auf das Widderschiff „Affondatore" begeben hatte, ein Vorgehen, das ihm zu schwerer Schuld angerechnet wurde). Mit vollem Dampf rannte der „Ferdinand Max" (commandiert vom nachmaligen Admiral Sterneck) an den „Ré d' Italia" an und stieß ihm seinen Sporn so wuchtig in die eiserne Flanke, dass letzterer sich sofort auf die Seite legte, sein ungeheures Leck zeigend, und nach wenigen Augenblicken mit Mann und Maus in der Tiefe verschwand; während der Angreifer, der sich durch rasches Gegendampfgeben vom sinkenden Gegner losgemacht hatte, vollständig intact blieb. Wie gelähmt von dem Anblicke des ungeheuren Verderbens, hielten beide kämpfenden Theile eine Weile inne; dann tobte die Schlacht weiter, aber schon zeigte sich die italienische Flotte durch den gewaltigen Eindruck, den das Versinken ihres Admiralschiffes hinterlassen, erschüttert; und als bald darauf ein zweites ihrer Panzerschiffe, der „Palestro", in Brand geschossen wurde und mit entsetzlichem Krachen in die Luft flog, da war der Kampf entschieden; die Italiener wandten sich und zogen sich mit vollem Dampfe nach Ancona zurück, wo sofort nach ihrer Ankunft auch noch das Widderschiff „Affondatore" aus unbekannt gebliebenen Ursachen versank.

Der ſiegreiche Tegetthoff aber verfolgte den weichenden Feind nur ſo lange, bis er ſich von dem fluchtartigen Charakter des Rückzuges überzeugt hatte, und ſegelte dann nach dem glorreich entſetzten Liſſa, um daſelbſt ſeine Havarien auszubeſſern und zur Abwehr eines eventuellen neuen Angriffes bereit zu ſein. Doch ſollte es nicht mehr dazu kommen; die eine Seeſchlacht hatte die Seecampagne zugunſten Öſterreichs entſchieden; die Italiener verzichteten auf den gefährlichen Verſuch, ihre Hand auch nach den Oſtküſten der Adria auszuſtrecken, und konnten ſelbſtverſtändlich ihre vermeintlichen Anſprüche auf dieſelben auch in dem bald darauf abgeſchloſſenen Frieden nicht zur Geltung bringen. Öſterreich verblieb nach wie vor im Beſitze ſeiner Küſten und hatte ſich mit einem Schlage einen achtunggebietenden Rang unter den Seemächten erworben; Tegetthoff aber wurde als einer der größten Seehelden aller Zeiten auf beiden Hemiſphären gefeiert. Und verdientermaßen! Er hatte einen überlegenen und tüchtigen Gegner beſiegt, ihm zwei große Schiffe zerſtört und zwei weitere kampfunfähig gemacht und ihm großen Verluſt an Combattanten beigebracht, während er ſelbſt kein einziges Schiff eingebüßt — das beſchädigte Linienſchiff war nach wenigen Tagen wieder kampfbereit — und an Todten und Verwundeten nur 173 Mann verloren hatte. Nächſt Tegetthoff ſelbſt hatten ſich der Commodor Anton v. Petz und die Capitäne Sterneck und Monfroni v. Montfort durch brillante Bravour und meiſterhaftes Manövrieren hervorgethan; die genannten Männer ſind die Schöpfer der moder-

neu Seetaktik, indem sie praktisch den Beweis erbracht haben, dass die kecke Offensive auch im Seegefechte den größeren Vortheil für sich habe und dass die furchtbare Wirkung des Rammstoßes auch durch die schwerste Artillerie nicht paralysiert werden könne. Doch hat die Schlacht von Lissa auch die Unzulänglichkeit der „Panzerfregatten" demonstriert und zur Folge gehabt, dass dieser kaum aufgekommene Typ auch wieder sofort auf den Aussterbe-Etat gesetzt wurde; die mit ihm gemachten Erfahrungen drängten die Marinetechnik in eine neue Richtung und führten zur Construction der „Casematte-" und der „Thurmschiffe", bei welchen einerseits durch Verstärkung der Panzerungen eine möglichst absolute Unverwundbarkeit angestrebt, andererseits das Breitseiten-Batterie-System ganz fallen gelassen wird; die auf die Zahl von 2—3 reducierten, aber dafür ins Ungeheuere vergrößerten Geschütze sollen hiebei besonders in der Längsrichtung des Schiffes feuern können und somit ermöglichen, dem Gegner stets nur die stärkste Seite, den Bug, zuzukehren. Auch legte man fortan großes Gewicht auf die Abtheilung des Schiffskörpers in wasserdicht voneinander abgesonderte Kammern, damit nicht ein durch Rammstoß oder Seemine verursachtes Leck gleich das Sinken des Fahrzeuges zur Folge habe. Übrigens erscheint die Aufgabe, ein unverwundbares Kriegsschiff zu construieren, trotz vielseitigster Versuche bis auf den heutigen Tag als eine ungelöste; weitgehendes Theoretisieren hat dazu geführt, die Dimensionen, das Deplacement, die Offensiv- und Defensivkraft und die Kostspieligkeit der modernen Kriegsschiffe ins

Maßloſe zu ſteigern, hat auch mitunter die bizarrſten Abſonderlichkeiten mit ſich gebracht (z. B. die ruſſiſchen „Popoffka's"); aber ſo oft auch das Non plus ultra der Leiſtungsfähigkeit und Unzerſtörbarkeit erreicht ſchien, haben immer wieder, und zwar in Friedenszeiten, zufällige Kataſtrophen die Hinfälligkeit aller Theorie ad oculos demonſtriert (man denke z. B. an den Fall mit dem „Iron Duke", 1875, dem „Großen Kurfürſten", 1878, der „Victoria", 1893, u. ſ. w.). Im allgemeinen kann behauptet werden, daſs die mit Liſſa beginnende neueſte Phaſe des Seekriegsweſens nicht nur noch zu keinem Abſchluſſe gekommen iſt, ſondern bis zur Stunde ſich in einem Zuſtande fortwährender, faſt fieberhafter Umwandlung befindet; ja zuweilen hat es den Anſchein, als ob der unaufhörliche, ſich gegenſeitig übertrumpfende Wettſtreit zwiſchen Panzer, Geſchütz und Torpedo die geſammte Richtung ad absurdum führen wolle, wie es denn auch nicht an Stimmen fehlt, die ein Verlaſſen derſelben und die Rückkehr zu einfacheren, natürlicheren Formen befürworten. Der allermodernſte Typ des Kriegsſchiffes, der „Rammkreuzer", dürfte vielleicht bereits einen erſten Schritt zur Umkehr bedeuten.

Beinahe zur ſelben Zeit, da der öſterreichiſch-italieniſche Seekampf im Mittelmeere den tiefgreifenden Einfluſs des letzteren auf die Geſtaltung der Weltverhältniſſe im allgemeinen und des Seeweſens im beſonderen wieder einmal recht lebhaft zur Anſchauung brachte, bereitete ſich ebendaſelbſt ein Ereignis friedfertiger Natur, jedoch von epochalſter Bedeutung, vor: die Durchſtechung der Landenge von Suez.

Der Gedanke, das Mittelmeer durch einen Schiffahrtscanal mit dem Rothen Meere und durch letzteres mit dem Indischen Ocean in unmittelbare Verbindung zu setzen, ist ein uralter; es ist im Laufe dieser Zeilen mehrfach davon die Rede gewesen, wie seit dem grauesten Alterthume seine Durchführung öfter versucht und zweimal auch thatsächlich verwirklicht worden ist. Nur hatten die von den alten Pharaonen und später von den Ptolemäern hergestellten Canäle, wie gleichfalls hier erzählt worden ist, sich keines dauernden Bestandes zu erfreuen, und war es dem 19. Jahrhundert vorbehalten, den uralten Plan in einer voraussichtlich definitiven Weise zu verwirklichen. Das Zustandekommen des modernen Suezcanales ist der Genialität, der Energie und den rastlosen Bemühungen eines Privatmannes, des französischen Ingenieurs Ferdinand Lesseps, zu verdanken, der gelegentlich eines Besuches in Ägypten 1854 den Plan der Ausführung entwarf, den Vicekönig Said Pascha für denselben gewann und auch die Geschäftswelt Frankreich's, Italien's und Österreich's für denselben zu interessieren wusste;*) nur in England, wo man hinter Lesseps' Plane einen versteckten Annexionsversuch Frankreich's vermuthete, machte sich eine dem Unternehmen entschieden abgeneigte Stimmung kund, denn seit Napoleon Bonaparte's ägyptischer Expedition von 1798/99 waren die Engländer für alles, was Frankreich mit Ägypten in näheren Contact bringen konnte, äußerst empfindlich, woran auch die augenblickliche „entente cordiale“ und Waffenbrüderschaft nichts änderte. Aber trotz der finanziellen und diplomatischen

*) Auch darf hier der wesentlichen Verdienste des Österreichers Negrelli nicht vergessen werden.

Schwierigkeiten, die von England aus Leſſeps in den Weg gelegt wurden, gelang es dem letzteren doch, 1858 eine Suezcanalbau-Actiengeſellſchaft mit einem in Frankreich aufgebrachten Capital von 200 Millionen Francs zu gründen; er ſelbſt ſtellte ſich als techniſcher Leiter an die Spitze des Unternehmens und begann bereits im nächſtfolgenden Jahre den Bau des Rieſenwerkes, das bis zur Vollendung 10 Jahre in Anſpruch nahm. Wie gewöhnlich bei ſo großartigen Unternehmungen, wurden auch bei dieſem die urſprünglich veranſchlagten Koſten gewaltig überſchritten; das Actiencapital muſste um weitere 100 Millionen Francs erhöht werden, und als auch dies nicht genügte, deckte der Vicekönig Ismaïl Paſcha die noch erforderlichen 150 Millionen Francs aus Eigenem. Auf dieſe Weiſe wurde es endlich möglich, den fertiggeſtellten Canal am 17. November 1869 dem Verkehre zu übergeben; die Eröffnung des Canales für die Schiffahrt erfolgte unter großen Feierlichkeiten, die durch die perſönliche Anweſenheit der Kaiſerin Eugenie der Franzoſen, des Kaiſer-Königs Franz Joſef I. von Öſterreich-Ungarn, des Kronprinzen Friedrich Wilhelm von Preußen, vieler anderer Fürſtlichkeiten und einer ungezählten Menge von Fremden und Touriſten aus allen Weltgegenden ein beſonderes Luſtre erhielten. Der Canal, der von Port Saïd am Mittelmeere bis Suez am Rothen Meere eine Länge von 160 Kilometern hat, iſt an der Waſſerfläche 58—100 Meter, an der Sohle 22 Meter breit und 8 Meter tief, ſo daſs er auch den größten Seeſchiffen ungehinderten Durchgang geſtattet; überdies iſt er mit mehreren Ausweichſtellen für die Begegnung

der Schiffe verſehen. Da die Benützung des Canales gegenüber dem großen Umwege um das Cap der guten Hoffnung, die Seereiſe der Dampfer (von Southampton in England gerechnet) nach Bombay um 24 Tage (von den Häfen des Mittelmeeres gerechnet gar um 31—37 Tage) abkürzt, ſo wies er vom Augenblicke der Eröffnung an, trotz der Höhe des erhobenen Zolles, eine bedeutende Frequenz auf und erwies ſich als ein ſehr lucratives Unternehmen. Dies ſowohl, als auch die Erkenntnis ſeiner hohen politiſchen Bedeutung ließ in der Haltung der Engländer gegenüber dem Suezcanal, die bislang eine misgünſtige geweſen, eine plötzliche Wandlung eintreten; hatte auch England das Zuſtandekommen der neuen Waſſerſtraße zu hintertreiben geſucht, ſo trachtete es, nunmehr letztere zur Thatſache geworden, die Vortheile derſelben für ſich einzuheimſen. Hiebei fand England im Gang der großen Weltereigniſſe eine unerwartete Unterſtützung; kaum war der Suezcanal fertig geworden, ſo kam der große franzöſiſch-deutſche Krieg 1870/71, in deſſen Beginne das franzöſiſche Kaiſerthum mit all ſeinen expanſiven Tendenzen hinweggefegt wurde, während deſſen Ende auch die neubegründete franzöſiſche Republik für längere Zeit der Actionsfähigkeit nach außen beraubte. Das niedergeworfene Frankreich muſste an das ſiegreiche Deutſchland eine Kriegsentſchädigung von 5 Milliarden Francs zahlen; das gab eine prächtige Gelegenheit für England, franzöſiſche Werte, und in erſter Linie Suezcanal-Actien, an ſich zu bringen; und als bald darauf auch der in Geldcalamitäten gerathene Vicekönig von Ägypten ſeinen beden-

tenden Beſitz an noch unbegebenen Suez-Actien an England verkaufte, da war der größte Theil derſelben in engliſche Hände gekommen. Aus der franzöſiſchen Suez-Compagnie war allmählig, durch Ankauf der Actien, eine engliſche geworden und ebenſo allmählig gewöhnte ſich die Welt daran, den Canal ſelbſt als eine Domäne England's zu betrachten. Und „fällt der Mantel, muſs der Herzog nach“! Das ganze Ägypten erſchien bald, im Lichte engliſcher Auffaſſung, nur mehr als eine Dependenz des Suezcanales und noch ſind die Mittel „ſanfter Gewalt“ in allgemeiner Erinnerung, durch welche England den begriffſtützigen Vicekönig zu der Richtigkeit ſeiner Anſchauung bekehrte! Kurz und gut, der Suezcanal hatte die Handhabe abgegeben, mittelſt welcher England die Einbeziehung Ägypten's in ſeine Machtſphäre bewerkſtelligen konnte; hatte England Ägypten bereits ſeit langem als eine wichtige Station auf ſeinem Verkehrswege nach Oſtindien, dieſem Hauptfactor ſeiner Weltmacht, betrachtet, ſo erhielt es durch die Eröffnung des Canales geradezu den Charakter eines directen Verbindungsgliedes. Das Mittelmeer aber erhielt durch denſelben eine unendlich erhöhte Bedeutung, in erſter Linie für England; wie ernſt dieſelbe begriffen wurde, dafür zeugt die unter großen finanziellen Opfern bewirkte Erwerbung der Inſel Cypern, durch welche die Zahl der engliſchen Mittelmeerſtationen um ein höchſt wertvolles Glied vermehrt wurde. Cypern, deſſen uralte Zuſammengehörigkeit mit Ägypten in dieſen Zeilen öfter hervorgehoben wurde, kann gewiſſermaßen als der befeſtigte Brückenkopf des Suezcanales angeſehen werden, von welchem

aus deſſen nördlicher Eingang ebenſo beherrſcht wird, wie der ſüdliche von dem noch ferneren Aden aus; und durch ſeine Erwerbung ſcheint die Reihe der feſten Etappen auf der Linie England — Oſtindien geſchloſſen, indem nunmehr Gibraltar, Malta, Cypern, das Nildeltaland und Aden die Glieder einer zuſammenhängenden Kette bilden. Mit dem Suezcanale wurde gleichſam ein Fenſter geöffnet, durch welches der Blick aus dem beſchränkten Raum des Mittelmeerbeckens auf die Welt Indien's, Oſtaſien's, des Sunda-Archipel's und Auſtralien's fällt und durch welches England von ſeinem hochgelegenen Standpunkte aus die halbe Weltkugel überblickt.

Aber nicht nur England allein, auch die übrigen europäiſchen Staaten blickten und blicken durch das geöffnete Fenſter in die Ferne. Mit Ausnahme von Öſterreich-Ungarn, das ſich principiell ſtets von jeder Colonialpolitik ferngehalten, erhielten alle Großmächte durch den Suezcanal kräftige Impulſe zur Ausbreitung ihrer Colonialmacht; es galt für dieſe, in der Occupation ferner Gebiete nicht zu ſehr hinter England zurückzubleiben. Nicht nur machte ſich der directe und indirecte Einfluſs der Mittelmeerſtaaten auf die Nordküſte Afrika's immer energiſcher geltend, indem von Algier aus Frankreich ſeine Machtſphäre über Tunis erſtreckte und Italien Tripolis in ſeinen Intereſſenkreis zog, ſondern durch das offene Fenſter des Suezcanales fiel der Blick Frankreich's auch auf das ferne Oſt-Aſien und führte zur Eroberung von Tongking; fiel der Blick Italien's auf die Weſtküſte des Rothen Meeres und führte zur Gründung der

Erythräiſchen Colonie; und fiel der Blick des Deutſchen Reiches auf das ſüdöſtliche Afrika; nicht minder erhielten durch dasſelbe die Aſpirationen Rußland's eine neue Richtung. So laufen denn die Fäden der Weltpolitik, wie ſie bis zum heutigen Tage, immer verworrener und immer unlösbarer ineinander verſchlungen, geſponnen werden, zum großen Theile wieder im Mittelmeere wie in ihrem Knotenpunkte zuſammen; nicht nur die Mittelmeerſtaaten, ſondern auch die Großmächte des europäiſchen Nordens, England, das Deutſche Reich und Rußland, erſcheinen mit ſchwerwiegenden Intereſſen in ſeinen Bannkreis gezogen; der Orient mit ſeiner ganzen Fülle von Zukunftsräthſeln, der „Schwarze Continent", aus jahrtauſendelanger Lethargie allmählich erwachend, ſie gehen in dieſem Bannkreiſe beinahe ohne Reſt auf; der ferne Oſten beginnt die mächtige Gravitation desſelben zu fühlen und auf ſeiner, anſcheinend unverrückbaren, breiten Baſis leiſe zu erzittern; und ſogar die weſtliche Hemiſphäre, ſo ſelbſtbewußt und kraftſtrotzend ſie ſich auch der directen Beeinfluſſung durch die Alte Welt entzogen hat, beginnt mit aufmerkſamerem Ohre auf das Wogenrauſchen des Mittelmeeres zu horchen, das vernehmlich über den Ocean dringt. Was macht die Stimme dieſes verhältnismäßig ſo kleinen Meeres, das nicht mehr als den hundertfünfundvierzigſten Theil der die geſammte Erdkugel bedeckenden Waſſerfläche bildet, ſo eindringlich und vernehmlich?

In letzterer inhaltſchwerer Frage möge denn der vorliegende Eſſay, deſſen Umfang das Maß des Zuläſſigen vielleicht bereits überſchritten hat, wie in einem abgeriſſenen

Schlussaccord ausklingen. Sollte es ihm gelungen sein, die Antwort auf obige Frage zu geben oder auch nur in schwachen Umrissen anzudeuten, so ist sein Zweck erfüllt; ist es misslungen, nun, so rauschen eben seine Worte in leerem Schall zwecklos dahin, wie die Wellen des Meeres gleichfalls zwecklos das Gestade bespülen, und haben sich des gleichen Geschickes nicht zu schämen. — Auch eilen die hiemit abbrechenden Zeilen des Essay's ihrem Abschlusse zu, ohne einerseits die Ereignisse der letzten zwei Decennien, andererseits den blühenden Aufschwung der neuesten mittelländischen, und besonders der österreichisch-ungarischen Schiffahrt zu berühren; sie wollen ja weder eine pragmatische Geschichte, noch eine Darstellung des modernen Seewesens bieten, sondern beschränken sich darauf, diejenigen Momente und Factoren in ihrem inneren Zusammenhange herauszugreifen und aneinander zu reihen, die das Mittelmeer zu dem machen, was es war, was es ist, und was es sein wird in aller Zeit: zum Herzen und gleichzeitig zum Kopf des großen Welt- und Völkerlebens, zum „sausenden Webstuhl," an welchem der Weltgeist am geschäftigsten schafft und wirkt. Die Fragen der Gegenwart mussten hier unerörtert bleiben, oder durften höchstens in flüchtigster, leicht andeutender Weise gestreift werden, wenn nicht, bei der in tiefstes Dunkel gehüllten Natur ihrer dereinstigen Lösung, die ganze hier versuchte Darstellung in ein leeres Phantasiegebilde auslaufen sollte. Und eben letzteres will sie vermeiden; sie hat sich von Anfang an streng auf dem Boden der realen Thatsachen gehalten, und will diesen auch am Schlusse nicht verlassen; daher zieht sie vor, statt aus den Prämissen eine theoretische Conclusion zu ziehen, dies dem geneigten Leser zu überlassen;

und daher klingt sie in einen plötzlich abgebrochenen Schlussaccord, in eine Frage aus. Soferne aber der geneigte Leser ein Bewohner der österreichisch-ungarischen Monarchie ist, gleichviel, ob Österreicher oder Ungar; soferne er, unbeschadet seines politischen und nationalen Glaubensbekenntnisses und seines Staatsbürgerthums, die Machtstellung, die Wohlfahrt und die politische Bedeutung der Monarchie, sei es im Interesse der einen oder der anderen ihrer zwei Staatengruppen, oder im Interesse der gemeinsamen Dynastie, am Herzen trägt: so empfange er als Abschiedsgruß des Verfassers die herzliche Bitte, den Sinn der Frage freundlichst in Erwägung ziehen und die Antwort sich selbst ertheilen zu wollen. Der österreichisch-ungarischen Monarchie ist vom Geschicke die Gunst zutheil geworden, am Mittelmeere einen festen, unerschütterlichen Platz behaupten zu dürfen; an jenem Mittelmeere, von welchem einer der größten Denker aller Zeiten, Alexander von Humboldt, so schön wie wahr sagt: „An keinem Punkte der Erde ist mehr Wechsel der Macht, und unter geistigem Einfluss mehr Wechsel eines bewegten Lebens gewesen“ (Kosmos, 2. Band); möchte doch die Erkenntnis dieser Gunst je weitere Kreise ergreifen, je mehr Blicke auf das ewig schöne blaue Meer lenken, und je mehr kräftige Arme und kühne Herzen zu seinem Dienste locken! Auf diesem Wege könnten die sich scheinbar widersprechenden Prophezeiungen zweier patriotischer Seher: „Austria erit in orbe ultima,“ und: „Magyarország nem volt, hanem lesz,“ in glücklichster Harmonie vereint der Erfüllung entgegengehen.

Inhalts-Verzeichnis.

	Seite
Gegensatz der räumlichen und historischen Bedeutung des Mittelmeeres	1
Die Idee des Fortschritts: ein Product der Mittelmeerländer	3
Einfluss des Klimas	3
Anziehungskraft des Mittelmeeres	4
Expansion der idealen Thätigkeit	5
Localer Ursprung des Monotheismus	8
Intensives Völkerleben	9
Idee der Weltherrschaft	11
Das Mittelmeer als Endpunkt der Völkerwanderungen	13
Feindliche Begegnung der monotheistischen Weltreligionen im Mittelmeer	16
Kirche, Katholicismus und geistliche Gewalt	18
Gegensatz der geistlichen und weltlichen Gewalt	20
Die vier Pfeiler des Mittelalters	22
Kreuzzüge	25
Culturelle Wirkungen der Kreuzzüge	26
Kampf der Gewalten in Italien und Deutschland	29
Culturelle Folgen desselben	30
Das Mittelmeer in Kunst und Dichtung	32
Specieller Einfluss des Mittelmeeres auf die Gestaltung des Seewesens	34
Uranfänge der Schiffahrt	36
Schiffahrt der Phönizier	38
„ „ Assyrier	41
„ „ Ägypter	43
„ „ Griechen	46
„ „ Macedonier	61
„ „ hellenistischen Monarchien	63
„ „ Karthager	70

Seite
Schiffahrt der Römer 72
„ „ Byzantiner 79
„ „ Vandalen 81
Byzantinische Reform des Seewesens 84
Seezüge der Araber 86
„ „ Normannen 92
Einfluss der Kreuzzüge auf das Seewesen 101
Entstehung Venedig's 102
Lateinische Reiche im Orient 115
System der Mittelmeerschiffahrt, von Genua und Venedig begründet 118
Schiffbau und Schifftypen 119
Ruderſclaverei 130
Rivalität zwischen Genua und Venedig 139
Galeerentaktik 140
Entstehen mittelländischer Seemächte 142
Venedig's Blüte 144
Stellung Deutschlands zum Mittelmeer 147
Zeitalter der Entdeckungen 151
Versuche der Portugiesen und Spanier 152
Entdeckung Amerika's 157
Weitere Entdeckungen 163
Einfluss der Entdeckungen auf das Mittelmeer 170
Auftreten der Türken 174
Gegensatz der mittelländischen und oceanischen Schiffahrt . . 175
Verrückung des politischen Schwerpunktes 178
System des politischen Gleichgewichtes 180
Aufschwung der Engländer und Holländer 181
Das Mittelmeer der Mittelpunkt der ethischen Interessen . . 184
Reformen des Andrea Doria 185
Türkisches Seewesen 192
Barbaresken 196
Verfall des mittelländischen Seewesens 198
Glänzende Episoden während desselben 202
Neue Mächte des Nordens 206

Seite
Rivalität Österreichs und Frankreichs 208
Spanien und Frankreich 213
Westliche Hemisphäre 215
Die französische Revolution als indirecter Ausgangspunkt neuer Blüte für das Mittelmeer 216
Neue Weltherrschafts-Träume 218
Wiener Congress; Pentarchie 221
Macht der nationalen Idee 222
Griechischer Freiheitskampf 225
Philhellenismus und Dampfschiffahrt 227
Anfangsschwierigkeiten der Dampfschiffahrt 228
Donau und Mittelmeer als Förderer des neuen Schiffahrts-Systemes 231
Das Mittelmeer kommt durch die Dampfschiffahrt zu neuer Blüte 233
Machtverschiebungen im Mittelmeer; orientalische Frage . . 234
Einfluss des Krimkrieges auf die Neugestaltung der Kriegsflotten 236
Österreich und Italien 238
Die Panzerflotten 244
Providentielle Rolle der Seemacht 253
Die Seeschlacht von Lissa 254
Der Suez-Canal 263
Blick durch ein offenes Fenster 268

Alphabetisches Namens- und Sachregister.

Seite

Abukir, Seeschlacht von 219
Achäischer Bund der alten Griechen 64
Actium, Seeschlacht von 75
Aden, Station auf dem Wege nach Indien 268
Ägina 51
Ägypter, Schiffahrt der alten . . . . . 43 ff.
Äquator, Länge des, nach Columbus' Ansicht 157
Ätolischer Bund der alten Griechen 64
„Affondatore," ital. Thurmschiff 260
Agamemnon 38
Albuquerque, portug. Vicekönig von Indien 164
Alexander der Große 61
Alexander VI., Papst 180
Alexandria, Stadt und Hafen 61, 68
Alfons II., König von Portugal 153
Algier 196, 234
Almagro, span. Seefahrer 163
Almeida, portug. Vicekönig von Indien 164
Amasis, König von Ägypten 45
Amerika, Entdeckung von . . . . . 159 ff.
Amerika, von Europa emancipiert 216, 220
Anker, erste Anwendung des 41
Anthemius, weströmischer Kaiser 82
Antigonus, Feldherr Alexander's d. Gr. 62
Antipater, Feldherr Alexander's d. Gr. 62
Antonius, Marcus 75
Apostis 122

Seite

Apries, König von Ägypten 45
Aquileja 66, 101
Araber, Schiffahrt der . . . . . 86 ff.
Arche Noah, die 36
Archelaos, byzant. Schiffbaumeister 84
Archimedes . . . . . 66 ff.
„Archimedes," engl. Schraubendampfer 230
„Argo," das Schiff des Jason 37
Armada, die unüberwindliche 213
Assyrier, Schiffahrt der 41
Athen 50
Athen's Einfluss auf das griechische Seewesen 54
Attaliden, Dynastie der 64
Attila 86, 101
Augustus (Octavianus), röm. Kaiser 75
Azoren, Entdeckung der 154

Baffin, engl. Seefahrer 167
Bajazeth II., Sultan 174
Balbao, span. Seefahrer 163
Balduin v. Flandern, Kaiser von Byzanz 115
Barbareskeu, Piraterie der 215
Barbareskenstaaten 196
Barents, niederländ. Seefahrer 169
Baris, ägypt. Nilschiff 44
Basiliskus, byzant. Admiral 82
Belisar, byzant. Feldherr 83
Berenice, ägypt. Hafen 69
Beringstraße, Entdeckung der 170
Bocotia, Schiffskatalog bei Homer 39
Bonaparte, Napoleon 218
Bonifacius, röm. Statthalter in Afrika 81
Brasilien, Entdeckung von 163
Brassen 189
Brazzera, Fahrzeug des Mittelmeeres 213

Seite

Breitseiten-Batterie 188
Brigg 213
Brunell, J., engl. Techniker 67, 230
Bucintoro, venet. Staatsgaleere 212
Bylot, engl. Seefahrer 167
Byzantiner, Schiffahrt der . . . . . 79 ff.
Byzanz, Belagerungen von 91, 114

Caboto, Giovanni, Seefahrer . . . . . 160 f.
Caboto, Sebastian, Seefahrer . . . . . 160 f.
Cabral, portug. Seefahrer 163
Cäsar, Julius 75
Cap der Guten Hoffnung, Entdeckung des 163
Cap Verde, Entdeckung des 154
Cartier, Jacques, franz. Seefahrer 170
Cassander, Feldherr Alexander's d. Großen 62
Cattaro, österr. Kriegshafen 242
Cavendish, engl. Seefahrer 168
Cavour, ital Staatsmann 244
Chaireddin Barbarossa 197
Chioggia, Schlacht von 140
Claudius, röm. Kaiser 77
„Clermont," erstes Dampfschiff 226
Cochrane, Lord, engl. Admiral 227
Columbus, Christoph . . . . . 56 ff.
„Comet," erstes engl. Dampfschiff 228
Compaß . . . . . 89 f.
Constantin Kopronymos, byzant. Kaiser 91
Cortez, span. Entdecker 163
Cunard, Sam., Schiffsrheder 231
Curzola, Seeschlacht von 139
Cypern 46, 50, 267

Dädalus, Erfinder der Segel 37
Dampfschiffahrt, Epoche der 225
Dampfschiffe, als Kriegsschiffe 225

Seite

Dandolo, Enrico, Doge von Venedig 114
Dardanellen, Seeschlacht bei den 140
Davis, engl. Seefahrer 167
Demetrius, der Städtezerstörer 62
Diadochenkämpfe 62
Diaz, Barth., portug. Seefahrer 163
„Dioskuren, die," alexandr. Schiff 77
Don Juan d'Austria 202
„Don Juan d'Austria," österr. Panzerfregatte 248
Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft 232
Doria, Andrea . . . . . 185 ff.
Draguth (Torghud) 197
Drake, engl. Seefahrer 168
Dromone, byz. Kriegsschiff 84
Duilius, röm. Seeheld 71, 73
Dupuy de Lôme, franz. Marine-Ingenieur 245

Ecnomus, Seeschlacht von 71
Elath, ägypt. Hafen 45
Enterbrücke, von Duilius erfunden 73
Ephesus 51
Erythräische Colonie Italien's 269
Eugénie, Kaiserin der Franzosen 265
Eupalamus, Erfinder des Ankers 41
Eziongeber, ägypt. Hafen 45

Farragut, amerik. Admiral 255
Felucke, Kriegsfahrzeug des Mittelmeer's 126
Felucken-Typ 126
Ferdinand Max, Erzherzog 242
„Ferdinand Max," österr. Panzerfregatte 260
Festus, röm. Landpfleger 76
Franz I., König von Frankreich 170
Franz Josef I., Kaiser 241, 265
Fregatte 127, 212
Friedrich Wilhelm, der große Kurfürst 207

Seite

Friedrich Wilhelm, Kronprinz von Preußen 265
Frobisher, engl. Seefahrer 167
Fulton, Robert 226

Galeasse 125
Galeere . . . . . 121 ff.
Galeerensclaven . . . . . 130 ff.
Galeerentaktik 140
Galeeren-Typ . . . . . 120 f.
Galeote 125
Galera alla scaloccio 122
Galera alla zenzile 122
Gallione 127
Garibaldi 244
Gelimer, vandal. König 85
Genserich, vandal. König 81
Genua . . . . . 101 ff.
Georg von Antiochia 99
Geschütze auf den Kriegsschiffen 187
Gibraltar 208
Gioja, Schiffer aus Amalfi 90
„Gloire," franz. Panzerschiff 245
Gothen 83
Gottfried von Bouillon 107
„Great Britain," engl. Dampfschiff 230
„Great Eastern," engl. Dampfschiff 67, 231
„Great Western," engl. Dampfschiff 231
Griechen, Schiffahrt der alten . . . . . 46 ff.
Griechisches Feuer . . . . . 91 f.
Größenverhältnis antiker und moderner Schiffe . . . 67
„Großer Kurfürst," deutsches Panzerschiff 263
Guanahani, Entdeckung von 159
Gustav Adolf, König von Schweden 207

Hall, engl. Seefahrer 167
Handelscompagnie, levant., in Marseille 215

Seite

Handelscompagnie, ostind., der Engländer 168
Handelscompagnie, ostind., der Holländer 170
Hassan-Pascha 197
Hawkins, engl. Seefahrer 168
Heemskerk, niederl. Seefahrer 169
Heinrich VI., deutscher Kaiser 100, 111
Heinrich VII., König von England 160
Heinrich der Seefahrer, Infant von Portugal 153
„Hellas", Dampffregatte der Philhellenen 227
Hellenistische Monarchien 63
Hiram, König von Tyrus 39
Hojeda, span. Seefahrer 163
Horuk-Barbarossa 197
Hudson, engl. Seefahrer 167

Jason 37
„Iron Duke," engl. Panzerschiff 263
Johanniter-Orden 144, 201
Jonke, phönizisches Fahrzeug 40
Ismaïl-Pascha, Vicekönig von Ägypten 265
Italienische Kriegsflotte 1866 256
Julius, röm. Hauptmann 76
Justinian I., oström. Kaiser 83

„Kaiser," österr. Linienschiff 259
Kallinikos von Heliopolis 91
Kalonymos, byzant. Admiral 84
Karavelle, mittelalterliches Segelschiff des Oceans . . 177, 191
Karl V., Kaiser 165, 202
Karl XII., König von Schweden 207
Karl von Anjou, König von Neapel 142
Karracke, Übergangstyp zum Vollschiff 177
„Karteria," Dampfcorvette der Philhellenen 227
Karthager, Schiffahrt der alten . . . . . 70 ff.
Karthago 42, 70, 82

Seite

Kasemattschiff 262
Kathai, Land 161
Klipper, Vollschifftyp der Segelperiode 212
Kolofs von Rhodus 70
Korinth 51
Korinths Einfluſs auf das griech. Seewesen . . . 52 f.
Korinth, Isthmus von, Durchstechung des 78
Kreta 50, 64, 76
Kreuzer, Form des modernen Kriegsschiffes 249
Kriegsschiff, Typ des antiken 51
Krimkrieg, Einfluſs des, auf das Seewesen 236

Langes Schiff 38, 40, 119
Leo I., oström. Kaiser 82
Leo der Taktiker, byzant. Kaiser 120
Lepanto, Seeschlacht von 202
Lesseps, franz. Ingenieur 264
Leuchtthurm auf der Insel Pharus 69
Leuchtthurm auf der Insel Rhodus 70
Lincus, Gefährte des Jason 38
Linienschiff, Schlachtschiff der Segelperiode 212, 237
Lissa, Seeschlacht von, 1810 219
Lissa, Seeschlacht von, 1866 . . . . . 253 ff.
Lloyd, Österreichischer 232
Ludwig IX., König von Frankreich 142
Ludwig XIV., König von Frankreich 214
„Ludwig, Erzherzog," öst. Lloyddampfer 232
Lysimachus, Feldherr Alexander's des Großen 62

Madeira, Entdeckung von 153
Magelhaens, F., Seefahrer 165
Magelhaens-Straße, Entdeckung der 165
Majo, sicil.-normann. Seeheld 99
Malta 77, 144, 201, 219
Margaritus, sicil.-normann. Seeheld 99

Seite
„Marie Dorothee," erſtes öſt. See-Dampfſchiff 232
Maſte des antiken Schiffes 59
Maſte der Galeere 123
Mazzini 244
Meerdrachen, Name der Wikingerſchiffe 92
Mehemed-Ali, Vicekönig von Ägypten 234, 236
Meridian-Eintheilung des Columbus 157
Meſſana 51
Michael VIII. Paläologus, byzant. Kaiſer 139
Milet 50
Moawija I., arab. Khalif 88
Mohammed, der Prophet 87
Mohammed II., Sultan 174
Monfroni v. Montfort, öſterr. Admiral 261
„Monitor," amerik. Panzerſchiff 247
Monroe-Doctrine 220
Muſa, arab. Feldherr 88
Mykale, Seeſchlacht von 55
Mylä, Seeſchlacht von 73
Myos Hormos, ägypt. Hafen 69

Napoleon I., Kaiſer der Franzoſen 219
Napoleon III., Kaiſer der Franzoſen 253
„Napoléon," franz. Schrauben-Linienſchiff 245
Narſes, byzant. Feldherr 85
Naukratis, ägypt. Hafen 46
Navarin, Seeſchlacht von 227
Nearchos, Admiral Alexander's d. Großen 61
Nebukadnezar, König v. Babylon 42
Neko, König von Ägypten 45
Nero, röm. Kaiſer 77
Nil-Schiffahrt 44
„Nina," Karavelle des Columbus 191
Nordöſtliche Durchfahrt 169
Nordweſtliche Durchfahrt 167

Seite

Normannen, Schiffahrt der . . . . . 92 ff.
Normannen in Italien . . . . . 95 ff.
„Novara," öſterr. Fregatte 243

Odyſſeus 39
Öſterreichiſche Kriegsflotte 1848 241
Öſterreichiſche Kriegsflotte 1866 256
Okba, arab. Feldherr 88
Oſiris, als Perſonification des Nil 43
Oſſuña, Herzog v., Vicekönig v. Neapel 214
Oſtia, Hafen Rom's 77

„Paleſtro," ital. Panzerfregatte 260
Palos, ſpan. Hafen 159
Pandolfo, Fürſt v. Capua 95
Panzerfregatte 249
Panzerſchiffe . . . . . 244 ff.
Paros 50
Participatio, Agnello, Doge v. Venedig 102
Paulucius, Anaſeſtus, Doge von Venedig 102
Paulus, der Apoſtel . . . . . 76 f.
Peninſular & Oriental Steamſhip Navigation-Comp. . . 233
Pentere, altgriechiſches Kriegsſchiff 53, 71
Pera, Seeſchlacht von 140
Perdikkas, Feldherr Alexander's d. Großen 62
Perellos de Roccaful, Großmeiſter des Johanniter-Ordens . 215
Pergamum 64
Perſano, ital. Admiral 256
Perſer . . . . . 47 ff.
Peter I., Kaiſer von Rußland 207
Petz, A. v., öſterr. Admiral 261
Phaſeli, altgriechiſche Kriegsſchiffe 52
Phaſelis 50
Philipp II., König v. Spanien 204
Philipp Auguſt, König v. Frankreich 110

Seite

Phocäa 50
Phönizier, Schiffahrt der alten . . . . . 39 ff.
„Pinta," Karavelle des Columbus 191
Pinzon, span. Seefahrer 163
Piraterie 52, 74, 92, 197
Pisa . . . . . 101, 106 f.
Pizarro, span. Eroberer 163
Pola, österr. Kriegshafen 242
Pola, Seeschlacht von 140
Polykrates, Tyrann von Samos 46
Pompejus 74
Ponce de Leon, span. Seefahrer 163
Popoffka, russisches Panzerschiff 263
Propellerschraube 225
Ptoloma'er, Dynastie der 64
Ptoloma'er, Schiffahrt der . . . . . 68 ff.
Ptolomäus I., König von Ägypten 62
Ptolomäus II. Philadelphus, König von Ägypten . . . 69
Pumpe, von Archimedes erfunden 66

Quinquereme, röm. Kriegsschiff 74

Raa, seitliche Verschiebbarkeit der 188
Raddampfer . . . . . 229 ff.
Ragnsa 143
Ralcigh, Walther 168
Ramme der antiken Kriegsschiffe 58
Ramme der Galeeren 123
Ramme der modernen Kriegsschiffe 246
Rammkreuzer 263
Ramses, König v. Ägypten 44
„Ré d'Italia," ital. Panzerschiff 260
Regulus, röm. Seeheld 73
René v. Anjou, König v. Neapel 157
Ressel, Josef, österr. Techniker 225, 230

Seite

Rhodus 50, 64, 144, 201
Richard Löwenherz, König v. England 110
Robert I. Guiscard, König v. Sicilien 95
Robert II., König v Sicilien 96
Roger v. Hauteville 95
Römer, Schiffahrt der . . . . . 72 ff.
Ruderschiffahrt, Epoche der 54
Rundes Schiff 38, 40, 59, 119

Saladin, Sultan 117
Salamis, Seeschlacht von . . . . . 55 ff.
Salmanassar, König von Assyrien 41
Salomo, König 41
Samos 50
San Giorgio auf Lissa, österr. Kriegshafen 242
„Santa Maria," Admiralschiff des Columbus 191
Sapienza, Seeschlacht von 140
„Savannah," amerik. Dampfschiff 229
Schebecke, Fahrzeug des Mittelmeeres 126
Schiff des Königs Hiero II. von Syracus 66
Schiff des Königs Ptolomäus II. Philadelphus . . . 67
Schiff der Königin Kleopatra 68
Schiffbau bei den alten Griechen . . . . . 57 ff.
Schiffstypen der Segelperiode . . . . . 212 f.
Schlachtschiffe der Gegenwart . . . . . 249 f.
Schooner 213
Schraubendampfer, erster 230
Sebastian, König von Portugal 164
See-Assecuranz im alten Griechenland 60
See-Assecuranz in Portugal 153
Seekönige, normännische 92
Seerecht, erste Codification des 60
Seeschlacht, erste, in der Weltgeschichte 42
Seetaktik, durch Doria eingeführt 189
Seeweg nach Indien, Entdeckung des 163

Seite

Segel, Formen des 188
Segelmanöver, erste Spuren des 60
Segelmanöver, durch Doria eingeführt 189
Segelschiffahrt, Epoche der 189
Seleuciden, Dynastie der 64
Seleucus, Feldherr Alexander's des Großen 62
Selim I., Sultan 174
Sergius, Herzog von Neapel 95
Signalsystem, byzantinisches 84
„Sirius," engl. Dampfschiff 231
Sloop 213
Smith, engl. Techniker 230
Smyrna 51
Soliman II., Sultan 174
Sparta 51
Stephanus, sicil.-normann. Seeheld 99
Sterneck, österr. Admiral 260
Steuer der antiken Schiffe 60
Steuer der Galeeren 123
Stiller Ocean, Entdeckung des 165
Stoßtaktik, moderne 255
Suez-Compagnie 267
Suez-Canal im Alterthum 45, 69
Suez-Canal der Neuzeit 264
Sybaris 51
Syracus 51

Takelung der antiken Schiffe 59
Takelung der Galeeren 123
Takelung der Karavellen 191
Tarentum 51
Tarik, arab. Feldherr 88
Tartane, Fahrzeug des Mittelmeeres 126
Tegetthoff, österr. Admiral 256, 260
Teja, goth. König 85

Seite

Thalaſſa, Hafen auf Kreta 76
Themiſtokles 55, 57
Thurmſchiffe 262
Tiglat-Pileſar, König von Aſſyrien 41
Tiphys, Gefährte des Jaſon 38
Tongking 268
Torghud (Dragut) 198
Totila, goth. König 85
Trabackel, Fahrzeug des Mittelmeeres 213
Trafalgar, Seeſchlacht von 219
Trapani, Seeſchlacht von 140
Triere, altgriechiſches Kriegsſchiff 53
Trieſt 143
Tripolis 268
Trireme, röm. Kriegsſchiff 74
Troja, Kampf um 38
Tunis 202, 268
Türken, Schiffahrt der . . . . . 174 ff.
Türkiſche Seemacht unter Mohammed II. 194
Typhon, als Perſonification des Meeres 43
Tyrus . . . . . 41 f.

Uludſch-Ali 197
Uskoken, die 204

Vandalen, Schiffahrt der . . . . . 81 f.
Vasco de Gama, port. Seefahrer 163
Venedig . . . . . 101 ff., 106 ff., 211 ff.
Venedig's Flotte im 15. Jahrhundert 145
Verazzani, Seefahrer 170
Vespucci, Amerigo, Seefahrer 162
„Victoria," engl. Panzerſchiff 263
Vitiges, goth. König 85
Vollſchiff der Segelperiode 212

Seite
Wellenroſſe, ſchaumhalſige, Name der Wikingerſchiffe . . 92
Wikingerſchiff . . . . . 93 f.
Wilhelm von Hauteville 95

Xerxes, Flotte des perſiſchen Königs 56

Zante 219
Zara 214, 242
Zipangu, das Land 158

89095793352

b89095793352a

E. STECHERT & Co. NEW YORK

Digitized by Google

89095793352

B89095793352A